

DESCRIPTIF DE LA VOIE

EQUIPEMENTS DE VOIRIE

BORDURES DE TROTTOIRS

Les bordures le plus couramment employées seront en béton, préfabriquées. Elles répondront aux normes NF EN 1340 et NF P 98 340/CN.

Leur classe de résistance mécanique sera la classe U (ancienne classe A) pour voirie urbaine à circulation intense et la classe T (ancienne classe B) pour les emplois courants.

Dans tous les cas, la pose s'effectuera sur une fondation en béton de 0.20 m d'épaisseur et débordant de 0.05 m de part et d'autre de la bordure.

Les bordures seront épaulées sur la face arrière.

L'exécution des joints de 10 mm sera réalisée avec un mortier dosé à 500 kg/m³ avec un joint sec tous les 10 ml. Ces joints seront lavés, serrés et lissés au fer.

Le béton de pose sera un matériau de résistance équivalente à celle d'un béton C20/25.

Pour des aménagements plus spécifiques, les bordures en pierre répondront à la norme NF EN 1343 (Bordures de pierre naturelle pour le pavage extérieur. Exigences et méthodes d'essais).

Pour information, le modèle le plus employé sur la commune de Marseille est la bordure profil T4R (profil non normalisé), corps béton et parement basalte.

Dans les autres communes, les types utilisés seront ceux proches de l'existant.

Pour les petits rayons, il est préconisé l'emploi d'éléments courbes, préférables aux éléments de 0.33 ml.

BORDURES D'ÎLOTS

Les bordures d'îlots seront des éléments de type I. Les profils I2 ou I4 empreinte large seront privilégiés, leur pose s'effectuera sur béton comme les bordures de trottoirs. La face vue aura environ 5 cm.

Dans le cas de pose collée, les modèles I1 et I3 seront préférés.

Dans les deux cas, pour les parties courbes, les éléments de 0.15 ml et trapézoïdaux seront utilisés.

CANIVEAUX

Les caniveaux seront soit préfabriqués, soit coulés en place. Dans le premier cas ils devront répondre aux normes citées ci-dessus. La pose sera réalisée comme pour les bordures avec

un débord coté chaussée et sans épaulement.

Pour un caniveau central, la pose sera identique à celle des bordures.

Le béton des caniveaux coulés en place répondra à la norme NF EN 206-1, ils pourront être revêtus ou non.

Dans le cas d'un revêtement, celui-ci sera un asphalte type AC2 de 3 cm d'épaisseur (Indentation comprise entre 5 et 15/10 mm) ou une chape ciment de même épaisseur, dosée à 500 kg par m3.

Le béton de construction pourra être de classe d'exposition X0 avec une résistance C20/25 minimale.

Dans le cas de caniveaux non revêtus, la classe d'exposition sera adaptée (XF1 ou plus) et la résistance minimale également C20/25.

Dans tous les cas, le massif béton aura 0.20 m d'épaisseur minimale et 0.50 m voir 0.60 m de largeur. Sa construction devra laisser une face vue de la bordure de 0.16 m pour un trottoir courant, 0.05 m pour une entrée bateau. La pente transversale du caniveau sera de 12 % maximale.

Les granulats et le composant auront une résistance élevée au polissage (granulats silico-calcaire par exemple).

TROTTOIRS

• ASSISES

Les trottoirs sont constitués d'une assise soit en grave traitée, soit en béton. Son épaisseur sera généralement de 0.10 m pour les trottoirs courants.

Les entrées charretières et les bateaux auront une assise de 0.20 m d'épaisseur, les trottoirs stationnés, une assise de 0.15 m en évitant les graves non traitées pour ces deux derniers types de trottoir.

Les graves traitées seront des graves ciment à 3.5 % ou des graves traitées liant routier à 3.5 %.

Les bétons auront une résistance équivalente à un béton C20/25 ou C25/30.

• REVETEMENTS

Les matériaux hydrocarbonés seront des mortiers bitumineux de granularité 0/6, granulats silico-calcaire de 3 cm d'épaisseur. Rouge ou noir.

Plus rarement pourront être employés des enrobés de granularité 0/3.

Ces matériaux seront appliqués sur les graves en général et une couche d'accrochage précèdera leur mise en oeuvre.

L'assise béton sera revêtue d'une chape d'asphalte type AC1 de 2 cm d'épaisseur en section courante et de 3 cm en section bateau ou charretière.

Une chape ciment de même épaisseur pourra également constituer le revêtement.

Les revêtements autres, tels pavages, dallages..., devront être soumis à l'approbation du futur maître de l'ouvrage tant pour leur nature que pour leur mise en oeuvre.

Les pentes usuelles sont de 2% en général.

Dans tous les cas les règles de construction des trottoirs seront conformes au fascicule de documentation P 98 350 (cheminements, Insertion des handicapés, Cheminement piétonnier urbain) et à la norme NF P 98 351 (cheminement Insertion des handicapés, Eveil de vigilance).

Les aménageurs devront intégrer les prescriptions de l'Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006, relatif aux dispositifs techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

CHAUSSEES

Les corps de chaussées seront toujours établis sur un fond de forme sec cylindré à refus.

Un apport de graves sera effectué au cours du cylindrage pour suppression des flaches.

Ce fond de forme sera soumis aux essais et mesures nécessaires avant tout épandage de matériaux.

Les chaussées seront constituées des couches suivantes :

• ASSISES

Couche filtrante composée d'un géotextile non tissé de classe 7.

Couche de fondation réalisée avec des graves non traitées (GNT proprement dites 0/20 ou 0/31.5) ou des graves recomposées humidifiées (GRH). L'emploi de pré-criblage, de granulats artificiels ou recyclés sera soumis à l'approbation du futur maître de l'ouvrage.

Couche de base réalisée avec des graves traitées au ciment, au liant routier, aux cendres ou non traitées pour certains types de voies

Leur remplacement par des matériaux hydrocarbonés pourra être proposé.

Les épaisseurs des différentes couches seront fonction de la nature du terrain et du trafic à supporter.

• **REVETEMENTS**

Couche de surface par mise en œuvre de BBSG 0/10 (ancienne appellation) silico-calcaire de 0.06 m d'épaisseur.

Depuis mars 2008, les matériaux doivent répondre à la norme EN 13108 qui détermine, en outre, de nouvelles terminologies pour les produits.

D'autres types de revêtement pourront être utilisés en fonction du trafic, de la couche de base de l'objectif sonore, de la drainabilité de la pente...

MOBILIER URBAIN (Sans objet)

Le mobilier sera choisi en fonction des équipements existants sur la commune ou se déroulent les travaux.

Le choix de la pose d'éléments bas tels bornes, bordures de défense, plots jardinières... devra faire l'objet d'une attention particulière.

La pose d'éléments sur chaussée devra obtenir l'accord du maître de l'ouvrage.

En ce qui concerne les trottoirs, le scellement du mobilier s'effectuera dans un massif béton de 0.30 m minimum dans les trois dimensions ou circulaire 250 mm de diamètre minimum.

Le massif sera arasé au niveau inférieur du revêtement. Ce dernier sera refait à l'identique.

L'implantation du mobilier urbain ne devra pas créer de gêne aux cheminements handicapés (largeurs minimales...).

CONTROLES

Le maître d'œuvre de l'aménageur fera procéder par un laboratoire agréé, à tous les essais nécessaires au bon déroulement de chaque phase de travaux.

Il devra être essentiellement effectué des essais de compacité et carottages, permettant de vérifier les épaisseurs des revêtements, les résistances des assises de béton, les granulométries et les dosages en bitume des produits hydrocarbonés.

La Direction de la Voirie pourra demander à être destinataire de copies des procès verbaux d'essais.

Elle pourra également, préalablement à la réception, faire effectuer les contrôles qu'elle juge utiles.

Dans la mesure où les résultats des essais ne sont pas conformes aux prescriptions des normes en vigueur, il pourra être demandé jusqu'à la reprise complète de certains ouvrages.

Le plus grand soin sera apporté au contrôle des travaux et à la surveillance des tranchées, la responsabilité de l'intervenant et de leurs entreprises pouvant être mise en cause bien après l'achèvement des travaux.

GARANTIE

Les travaux exécutés feront l'objet, entre l'aménageur et l'entreprise, d'une période de garantie, en général de 1 an.

Le comportement des ouvrages réalisés doit être suivi en permanence par l'aménageur. Ce dernier est tenu de procéder à l'entretien courant et à toutes les réparations nécessitées par un défaut quelconque d'exécution et à intervenir dès que les déformations ou l'état des surfaces sont susceptibles d'apporter un danger ou une gêne à la circulation.

Si le transfert ou l'intégration des voies est finalisé avant la date de fin de garantie, la CUMPM bénéficiera de cette garantie sans se substituer au maître d'œuvre d'origine.

Passé le délai de garantie, l'aménageur est dégagé de toute obligation d'entretien, à l'exception des pontages de fissures, mais non de la responsabilité qui peut lui être reconnue ultérieurement du fait de malfaçons constatées dans le remblayage des tranchées ou dans la reconstitution des assises et des revêtements.

INFORMATION

Les renseignements concernant les tronçons et code Rivoli seront précisés lors de nos avis sur les dossiers.

De manière à tenir à jour notre référentiel et à connaître en permanence les chantiers en cours sur le domaine viaire communautaire, les dates de début et de fin de travaux devront impérativement être communiquées à la voirie.

AVIS DE LA VOIRIE SUR LA RECEPTION DES TRAVAUX

Pour les voies ayant vocation à être intégrées au domaine communautaire, la Direction de la Voirie émettra un avis sur les travaux réalisés.

Les différents PV d'essais devront lui avoir été communiqués au préalable.

A l'occasion de cet avis, des réserves techniques pourront être émises sur les désordres apparents des voies.

La réception devra également être prononcée par la Commission Communale ou Intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées ou, en l'absence d'une telle commission, par le Président de la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité des Personnes Handicapées.

Remarque : Les autres directions de la CUMPM devront également se prononcer sur la réception des ouvrages de leur compétence (DEA, DICIR, DIFRA, DITRA, DPU, DTD...).

L'ensemble des éléments administratifs nécessaires à l'intégration des ouvrages au domaine communautaire sera alors présenté à la DUFH (Direction de l'Urbanisme du Foncier et de l'Habitat).