

PRECISIONS ET COMMENTAIRES RELATIFS AU CHAPITRE G – REVETEMENTS DU CCT RW 99

G. 1. REVETEMENTS EN BETON DE CIMENT

L'épaisseur du revêtement en béton et la surlargeur éventuelle sont calculées par une méthode de dimensionnement qui doit être agréée par le fonctionnaire dirigeant.

G. 1.1.1 REVETEMENTS EN BETON DE CIMENT – DESCRIPTION – GENERALITES

Sur le réseau I, il sera préférentiellement fait usage de revêtements continus.

Sur le réseau II, le choix se fera en tenant compte des conditions locales, des données de trafic et éventuellement de contingences économiques.

Sur le réseau III, il sera fait usage de revêtements discontinus.

G.1.1.2.2. REVETEMENTS CONTINUS – DIMENSIONS DES BANDES

- Indiquer la longueur des bandes.
- Indiquer la largeur des bandes.
- Préciser le cas échéant la pente transversale (à défaut, celle-ci est de 2,5 %).
- Préciser si le filet d'eau est bétonné simultanément à la voie de circulation.

Lorsqu'un filet d'eau jouxte la voie de circulation, celui-ci est armé et bétonné simultanément au revêtement de manière à remplir le rôle de surlargeur et à éliminer le problème du joint. La face supérieure du filet d'eau sera réalisée sans pente transversale et 5 mm plus bas que le bord du revêtement proprement dit.

G.1.1.3.2. REVETEMENTS DISCONTINUS – DIMENSIONS DES DALLES

- Indiquer la largeur des dalles.
- Préciser le cas échéant la pente transversale (à défaut, celle-ci est de 2,5 %).
- Préciser si le filet d'eau est bétonné simultanément à la voie de circulation.

Si les circonstances locales le permettent, il est recommandé de goujonner (si requis) et de bétonner le filet d'eau simultanément au revêtement de manière à remplir le rôle de surlargeur et à éliminer le problème du joint. La face supérieure du filet d'eau sera réalisée sans pente transversale et 5 mm plus bas que le bord du revêtement proprement dit.

G. 1.2.1. REVETEMENTS EN BETON DE CIMENT – MATERIAUX

Le cas échéant, indiquer au C. 3.4.5.1 si les sables peuvent être de catégorie PB (réseau III).

Le cas échéant, indiquer au C. 4.4.2 si les pierres peuvent être de catégorie intrinsèque C (réseau III).

G. 1.2.4.1.2. FERRAILLAGE DES BANDES – DIMENSIONS ET POSITIONS DES ARMATURES

Dans le cas où l'épaisseur du revêtement diffère de 18, 20 ou 23 cm, indiquer les caractéristiques prévues au tableau (diamètre, écartement, ...).

G.1.2.4.2. DIMENSIONS ET FERRAILLAGE DES CULEES D'ANCRAGE

Indiquer la position et le nombre de culées d'ancrage.

Au cas où le revêtement prolonge un revêtement existant de même nature, la culée est remplacée par un ancrage à celui-ci.

G. 1.2.5.2. REVETEMENTS EN BETON DE CIMENT – COMPOSITION DU BETON

- Indiquer la dimension maximale du calibre nominal des granulats.
- Indiquer si un entraîneur d'air est imposé.
- Indiquer si la mise en œuvre de deux couches de bétons de compositions différentes est imposée et préciser leurs types.

- *L'addition d'un entraîneur d'air permet d'améliorer la résistance au gel des bétons. Rappelons toutefois qu'il entraîne une diminution de la résistance en compression.*
- *Compositions différentes :*
- *la mise en œuvre du béton en 2 couches de compositions différentes, béton frais sur béton frais, peut s'indiquer dans certains cas, notamment :*
 - *utilisation dans la couche supérieure de granulats à haut CPA (amélioration de la rugosité), de granulats fins (réduction du bruit), de granulats colorés (esthétique/visibilité) ou de béton coloré.*
 - *utilisation dans la couche inférieure de granulats de débris de béton.*

G. 1.2.6.3. REVETEMENTS EN BETON DE CIMENT – MISE EN OEUVRE

Tout autre système de commande automatique du dispositif de réglage doit être agréé préalablement par le fonctionnaire dirigeant, comme par exemple :

- *Un système permettant d'assujettir le profil en long des bords de la bande en cours de pose à un ski glissant sur la bande adjacente. La longueur de ce ski est alors de 6 m minimum*
- *Si la pente transversale est commandée en cours de pose par un dispositif automatique et si la largeur de pose est inférieure ou égale à 4 m, il suffit qu'un seul des deux côtés soit assujetti.*

G. 1.2.7.1.2. JOINTS DE RETRAIT DES REVETEMENTS DISCONTINUS

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">– Préciser l'emplacement de ces joints dans les cas particuliers (giratoires, aménagements urbains, ...).– Indiquer si l'amorce de fissuration peut être réalisée par enfoncement d'une membrane plastique dans le béton frais (réseau III). |
|---|

Dans les cas précités, il est conseillé d'établir un plan de dalles.

G. 1.2.7.2. JOINTS LONGITUDINAUX

Préciser l'emplacement et le type des joints longitudinaux.

- *Pour les dalles d'épaisseur inférieure à 20 cm, on utilisera de préférence le type 1.*
- *Pour les dalles d'épaisseur égale ou supérieure à 20 cm, on utilisera de préférence le type 3.*
- *Le type 2 ne peut être utilisé qu'en cas d'emploi de coffrages fixes.*

G. 1.2.7.5. SCELLEMENT DES JOINTS

Préciser le produit de scellement du joint.

Les produits de scellement à chaud sont recommandés.

G. 1.2.8. TRAITEMENT DE SURFACE

- *Le dénudage est toujours imposé sur le réseau I et sur toute chaussée où une rugosité élevée est nécessaire.*
- *L'impression est réservée à certaines applications urbaines impliquant une circulation lente.*

G. 1.2.8.1. BROSSAGE

Pour le réseau III, indiquer si le brossage est autorisé dans le sens longitudinal.

G. 1.2.8.3. BETON IMPRIME

Spécifier la couleur, le motif d'impression et le traitement final (résine ou hydrofuge).

L'attention est attirée sur le coût particulièrement élevé de certaines teintes. Il y a donc lieu de réserver ces produits à des zones particulières que l'on désire mettre en évidence.

G. 1.3.1.5. CARACTERISTIQUES DE MASSE DU BETON – RESISTANCE AU GEL

Cet essai est entre autres réalisé lorsque :

- *la teneur en air entrain du béton est inférieure aux valeurs imposées*
- *l'absorption d'eau mesurée est supérieure aux valeurs imposées.*

G.1.3.2.1. PLANEITE LONGITUDINALE A L'APL

Indiquer si les prescriptions relatives au CP_{40 m} sont d'application.

- *Le CP_{2,5m} est directement lié au réglage de la machine de mise en oeuvre.*
- *Le CP_{10m} est directement lié au dispositif de guidage de la machine de mise en oeuvre (fils, coffrages, ...).*
- *Le CP_{40m} est directement lié au profil en long de la chaussée.*

G. 1.3.2.3. COEFFICIENT DE FROTTEMENT TRANSVERSAL

La rugosité dépend à la fois de la macrotecture et de la microtexture du revêtement. La première dépend de la composition du béton et de son traitement de surface, tandis que la seconde est liée aux caractéristiques de la pierre, traduites principalement par le coefficient de polissage accéléré (CPA).

L'attention est attirée sur le fait qu'il peut être nécessaire, si l'on désire imposer des CFT plus élevés que ceux prévus au CCT RW99, d'imposer également un relèvement des valeurs de CPA.

G. 1.4.2.1.1. VERIFICATIONS APRES EXECUTION – CARACTERISTIQUES DE MASSE DU BETON - ECHANTILLONNAGE

Indiquer, le cas échéant, s'il est prévu de regrouper plusieurs sections.

G. 1.4.2.2 VERIFICATIONS APRES EXECUTION – CARACTERISTIQUES DE SURFACE

Indiquer, le cas échéant, si les zones d'immobilisation constituent également des lots.

G. 2. REVETEMENTS HYDROCARBONES

- L'épaisseur totale des couches d'enrobés est calculée par une méthode de dimensionnement qui doit être agréée par le fonctionnaire dirigeant.
- Pour tout chantier de faible surface, il sera fait usage de préférence d'un bitume routier, éventuellement additionné (de Trinidad, de Uintate, de polyoléfines, ...).

G. 2.2.1. REVETEMENTS HYDROCARBONES – MATERIAUX

En cas d'ajout d'additif au liant, indiquer au C. 12.12 le type de bitume de base, l'additif utilisé et sa proportion dans le liant.

G. 2.2.2. DENOMINATIONS ET COMPOSITIONS - TYPE

Un tableau comparatif entre les anciennes dénominations des CCT W10 et 300 et celles du CCT RW99 est repris ci-après.

CCT W 99	CCT W	CCT 300
BB – 1A	Type IA	Type IA
BB – 1B	Type IB	Type IB
BB – 2C	Type IIC	-
BB – 3A	Type IIIA	Type IIIA
BB – 3D	Type IIIB	Type IIIB
BB – 3C	Type IIIC	Type IIIC
BB – 3D	Type IIID	Type IIID
BB – 4C	Type IVC	Type IVC
BB – 4D	Type IVD	Type IVD
BB – 8D	-	Type VA
BB – 8E	-	Type VB
SMA – B1	-	-
SMA – B6	-	-
SMA – C1	SMA 0/10 (Bit. B60)	Sma 0/10
SMA – C6	SMA 0/10 (Bit. élast. neuf)	-
SMA – D1	-	-
SMA – D6	-	-
ED – B1	Drainant B1	Drainant B1
ED – B2	Drainant B3	Drainant B3

CCT W 99	CCT W	CCT 300
ED – B4	Drainant B2	Drainant B2
ED – B6	Drainant B3 + fibres	-
RMD – C1	RMD 1	Type VIA
RMD – C2	RMD 3	Type VIB
RMD – D1	-	-
RMTO – C4	RMTO 2	Type VIIA
RMTO – C6	RMTO 3	Type VIIB
RUMG	RUMG	RUM grenu

N.B. : l'enrobé type IG du CCT W10 est supprimé.

G. 2.2.2.1.1. ENROBES A SQUELETTE SABLEUX – COUCHES DE LIAISON ET DE REPROFILAGE

- *Les bitumes additionnés, les bitumes durs et les bitumes à indice de pénétration positifs sont utilisés pour fabriquer des enrobés à module élevé (EME) qui améliorent la portance de la structure.*
- *Emploi des additifs :*
 - *Trinidad : remplacer 0,75 % de liant par 1,5 % de Trinidad épuré (% de liant exprimé par rapport à la masse des granulats).*
 - *Uintate : remplacer 10 à 15 % du liant par de l'uintate).*
 - *Polyoléfines : remplacer 5 à 12 % du liant par des polyoléfines (% exprimé par rapport à la masse du liant).*
- *Si des problèmes de fatigue ou de fissuration réfléchive particuliers sont à craindre, l'utilisation d'un bitume modifié (élastomères neufs) peut être recommandée.*

G. 2.2.2.1.2. COUCHES DE ROULEMENT

Mentionner le cas échéant l'emploi de bitume 70/100 pour les BB-4C ou 4D utilisés en trottoir.

- *Bien que l'utilisation des BB-1A et 1B soit autorisée sur les routes du réseau I, les enrobés à squelette sableux sont de préférence utilisés sur les routes des réseaux II et III (à l'exception du BB-2C).*
- *La pose d'enrobés à squelette sableux en épaisseur variable est tolérée sur les routes des réseaux II et III. Dans la mesure du possible, on lui préférera cependant un reprofilage en BB-3 suivi d'une couche de roulement posée en épaisseur constante. Elle est à éviter sur les routes du réseau I.*
- *En cas de pose manuelle, il est recommandé d'éviter les enrobés à squelette pierreux et les enrobés à base de bitume élastomère.*
- *L'utilisation de liants non prévus, notamment de bitume élastomère neuf 50/100, est autorisée dans les BB-1 lorsque le revêtement est soumis à des sollicitations élevées. L'amélioration apportée par ce liant doit être démontrée par des essais ou des références.*
- *Le remplacement d'une partie du filler par la chaux hydratée vise à améliorer l'adhésivité liant-granulat et donc la durabilité.*

G. 2.2.2.2. ENROBES A SQUELETTE PIERREUX

- En cas d'utilisation de RMD coloré, indiquer la couleur prescrite ainsi que l'addition éventuelle de polyoléfines.
- En cas d'utilisation de bitume élastomère, spécifier le type.

- *Les enrobés à squelettes pierreux ont comme caractéristiques une granularité discontinue et une forte teneur en pierre, ce qui améliore la stabilité et l'adhérence, pour autant que l'on utilise des pierres de qualité.*
- *Le type d'enrobé à utiliser est fonction des caractéristiques de la route (réseau, sinuosité, ...), du trafic, de la durée de vie prévue, de la situation géographique, etc...*
 - *le SMA sera utilisé préférentiellement sur les routes du réseau I et sur les voiries soumises à de fortes sollicitations tangentielles.*
 - *les enrobés drainants (ED) sont notamment destinés à diminuer les problèmes d'aquaplanage et à réduire le niveau de bruit, mais peuvent poser des problèmes de viabilité hivernale. Leur utilisation doit être évitée au sud du sillon Sambre et Meuse.*
 - *les enrobés 0/7 (SMA-D1, SMA-D6 et RMD-D1) présentent un niveau de bruit plus faible que les enrobés de granularité plus forte. En zone urbaine, ces enrobés seront donc préférés aux autres enrobés à squelette pierreux.*
 - *les enrobés colorés sont utilisés en aménagement urbain, pour délimiter les parkings, les zones piétonnes, etc... Leur résistance à la déformation peut être améliorée par l'addition au liant synthétique clair de polyoléfines.*
- *Dans les routes du réseau I, lorsqu'il est fait usage de bitume élastomère, celui-ci sera du type 85/130.*
- *Les R.U.M.G. conservent certaines propriétés des enduits, telles qu'une adhérence élevée et une bonne imperméabilisation du support et ils présentent en plus les avantages suivants :*
 - *élimination des rejets de pierrailles*
 - *diminution du bruit de roulement*
 - *possibilité d'un léger reprofilage*
 - *remise en service dès la fin du compactage (sauf en cas de fortes sollicitations tangentielles).*

Ils seront donc préférés aux enduits dans les cas où l'une de ces caractéristiques s'avère primordiale mais ils requièrent une surface de pose de bonne planéité. Par ailleurs, il est recommandé d'éviter la pose de R.U.M.G. entre le 15 octobre et le 15 mars.

D'autres alternatives sont également possibles (cf. G.3.2.2.3.).

G. 2.2.2.2.3. REVETEMENTS MINCES DISCONTINUS

Indiquer au C. 12.20.2 si des polyoléfines doivent être ajoutées au liant synthétique pigmentable.

G. 2.2.3. REVETEMENTS HYDROCARBONES – CLAUSES TECHNIQUES – ETUDES PRELIMINAIRES

Indiquer si la composition déterminée par l'entrepreneur doit être soumise à un essai au simulateur de trafic.

Sauf cas particuliers, l'essai au simulateur de trafic est toujours prévu pour les routes du réseau I; il est prescrit au cas par cas pour les routes du réseau II; il ne doit pas être prévu pour les routes du réseau III.

G. 2.2.5.2. COUCHE DE COLLAGE

Indiquer s'il y a lieu d'utiliser une couche de collage spéciale. Préciser le type (bitume modifié, RBCF, enduit bitumineux épais) ainsi que le taux d'épandage.

- *Le type de liant de la couche de collage et le taux d'épandage dépendent de l'état du support et du type d'enrobé à mettre en oeuvre.*
- *En cas de mise en oeuvre de SMA, il y a lieu d'éviter soigneusement de surdoser la couche de collage. L'utilisation d'un enduit bitumineux épais est généralement à déconseiller.*
- *L'utilisation de finisseurs à rampe intégrée permet d'éviter l'adhérence de la couche de collage aux pneus des camions.*
D'autres systèmes, comme les émulsions à rupture contrôlée sont également envisageables.
Ces systèmes sont imposés pour les RMD, RMT0 et RUMG, mais sont conseillés pour tous les types d'enrobés.

G. 2.2.5.5. EPANDAGE

Indiquer si les différentes bandes de la couche de roulement doivent être exécutées simultanément et en parallèle.

- *L'exécution simultanée des bandes de roulement est à conseiller chaque fois que c'est possible car elle permet d'éviter les joints de reprise longitudinaux.*
- *Lorsque le dispositif de réglage est constitué d'un ski, il y a lieu de contrôler la conformité du profil de l'élément sur lequel glisse ce ski. On évitera notamment de suivre le profil d'un filet d'eau existant.*

G. 2.2.5.7.3. TRAITEMENT DES JOINTS DE REPRISE

- Indiquer si l'utilisation d'un liant non dilué pour le traitement des joints est imposée.
- Indiquer si le traitement du joint avec une bande préfabriquée en bitume est imposé.

G .2.2.5.8.1. BORDS EXTERIEURS DES REVETEMENTS – ENROBES SQUELETTE SABLEUX ET SMA

Indiquer si le traitement des bords extérieurs non contrebutés du revêtement est imposé.

G. 2.2.5.8.2. ED, RMD, RMTO ET RUMG

Spécifier les dispositifs d'adaptation des avaloirs.

G. 2.3.2.1.1. PLANEITE LONGITUDINALE A L'A.P.L. – EXECUTION DES ESSAI

Indiquer si les prescriptions relatives au CP_{40m} sont d'application.

- *Le CP_{2,5m} est directement lié au réglage de la machine de mise en oeuvre.*
- *Le CP_{10m} est directement lié au dispositif de guidage de la machine de mise en oeuvre (fils, coffrages, ...).*
- *Le CP_{40m} est directement lié au profil en long de la chaussée.*

G. 2.3.2.4. COEFFICIENT DE FROTTEMENT TRANSVERSAL

La rugosité dépend à la fois de la macrotecture et de la microtexture du revêtement. La première dépend de la composition de l'enrobé, tandis que la seconde est liée aux caractéristiques de la pierre, traduites principalement par le coefficient de polissage accéléré (CPA).

L'attention est attirée sur le fait qu'il peut être nécessaire, si l'on désire imposer des CFT plus élevés que ceux prévus au CCT RW99, d'imposer également un relèvement des valeurs de CPA.

G. 2.3.2.6. COULEUR DU RMD

En cas d'utilisation de RMD coloré, indiquer la couleur, ainsi que les prescriptions à respecter si celle-ci est différente du rouge.

L'attention est attirée sur le coût particulièrement élevé de certaines teintes. Il y a donc lieu de réserver ces produits à des zones particulières que l'on désire mettre en évidence (pistes cyclables, zones piétonnes, carrefours, ...).

G. 2.4.2.1. VERIFICATIONS APRES EXECUTION – CARACTERISTIQUES DE MASSE DES ENROBES

Indiquer, le cas échéant, s'il est prévu de regrouper plusieurs sections.

G. 2.4.2.2 CARACTERISTIQUES DE SURFACE

Indiquer, le cas échéant, si les zones d'immobilisation constituent également des lots.

G. 3.2.1. REVETEMENTS BITUMINEUX COULES A FROID ET ENDUITS SUPERFICIELS – MATERIAUX

Les bitumes modifiés sont utilisés lorsque l'enduit ou le RBCF est fortement sollicité, notamment tangentielllement (route fortement sinueuse, présence de carrefours importants, de sorties d'usine, RBCF pour comblement d'ornière, ...).

G. 3.2.1.2. LIANTS POUR ENDUITS ET R.B.C.F.

Indiquer au C. 12.20.2 si des polyéfines doivent être ajoutées au liant synthétique pigmentable.

G. 3.2.2.1. REVETEMENT BITUMINEUX COULE A FROID

Les R.C.B.F. sont destinés, suivant leur granulométrie, à imperméabiliser, sceller les fissures, combler les ornières de faible profondeur et restaurer les caractéristiques de surface (rugosité, planéité, aspect visuel, ...) des couches d'usure légèrement dégradées.

En couche d'usure, on utilisera les types 0/7 ou 0/10. Le type 0/4 peut être admis en couche d'usure sur des routes à faible trafic (réseau III).

Le type 0/2 est utilisé uniquement en première couche d'un R.B.C.F. bicouche. Il a pour but l'imperméabilisation de la surface existante.

Sur les routes à trafic important (réseau I et certaines routes du réseau II), on utilisera de préférence un R.B.C.F. bicouche comportant un 0/2 ou un 0/4 riche en émulsion suivi d'un 0/7 ou un 0/10.

Pour le comblement d'ornières, il sera fait usage d'un 0/4, d'un 0/7 ou d'un 0/10 en fonction de la profondeur moyenne d'ornière. Les R.B.C.F. ne seront utilisés qu'en cas d'ornières inférieures à 2 cm, en rappelant que cette technique n'est qu'une solution transitoire en attendant que l'on puisse procéder à une réfection plus appropriée.

G. 3.2.2.2. ENDUITS SUPERFICIELS

Les enduits superficiels sont destinés essentiellement à imperméabiliser le support et à restaurer la rugosité.

Les enduits monocouches sont utilisés essentiellement sur les routes des réseaux II et III, et les enduits bicouches sur les routes du réseau I.

Les enduits monocouches double gravillonnage seront utilisés sur les routes où une forte rugosité est nécessaire.

Sur les autoroutes, on leur préférera toutefois le RUMG.

G. 3.2.2.2.4. ENDUIT SUPERFICIEL A HAUTE PERFORMANCE

Les enduits superficiels à haute performance (E.S.H.P.) présentent une rugosité particulièrement élevée, mais aussi un coût important.

Ils sont donc à réserver aux zones qui demandent une forte adhérence, telles que passages protégés, sorties d'écoles, zones d'approche des carrefours, etc...

Ils peuvent être appliqués sur tout type de revêtement hydrocarboné, moyennant un strict respect des conditions d'exécution. Il faut cependant éviter de réaliser un E.S.H.P. sur un revêtement hydrocarboné fraîchement posé. Il est nécessaire de laisser d'abord passer la circulation sur le revêtement pendant quelques semaines afin d'éliminer le film de liant en surface.

Par ailleurs, on a enregistré des cas de fissuration de l'E.S.H.P. se répercutant dans l'enrobé lui-même. L'origine de ce problème n'est pas connue avec certitude, mais semble liée à la différence de module et de coefficient thermique des deux matériaux, ainsi qu'à des surépaisseurs d'E.S.H.P. Il y a donc lieu d'attirer l'attention de l'entrepreneur sur ce cas, de façon à éviter la mise en oeuvre de produits incompatibles.

La réalisation d'E.S.H.P. sur des revêtements en béton n'est pas recommandée. Si aucune autre solution n'est envisageable, il sera procédé à un traitement superficiel de la surface du béton (décapage par sablage, grenailage, etc...) afin d'éliminer la laitance superficielle du béton.

G. 3.2.2.3. ENDUIT A SCELLER PAR UN R.B.C.F.

Indiquer la granularité de l'enduit et le type de R.B.C.F. à utiliser.
--

L'enduit à sceller par un R.B.C.F. est une technique qui vise à cumuler les avantages de l'enduit et du R.B.C.F. et à éliminer leurs inconvénients.

La granularité de l'enduit est en principe 7/10 pour les routes du réseau I et certaines routes du réseau II et 4/7 pour les autres.

Le R.B.C.F. est généralement de type 0/4. Son taux est à adapter en fonction du type d'enduit et du taux de liant de celui-ci.

Dans le cas particulier où il y a lieu de sceller un support relativement poreux, on prévoit l'usage d'un bitume élastomère neuf ($\pm 1,5 \text{ kg/m}^2$) ou recyclé ($\pm 2,5 \text{ kg/m}^2$) pour l'enduit.

G. 3.2.4.1. TRAVAUX PREPARATOIRES

Indiquer si les marquages routiers doivent être enlevés (par sablage).
--

G. 3.2.4.3.2. MISE EN OEUVRE – ENDUITS SUPERFICIELS

Il importe que la période de mûrissement de l'enduit avant l'hiver soit la plus longue possible.

Il est donc recommandé, de mettre celui-ci en oeuvre avant la fin de l'été, même sur les routes de réseau III. Toutefois, l'application d'un enduit sur ce type de route est encore possible durant les périodes climatiques favorables du début de l'automne, moyennant un choix judicieux du liant.

G. 3.2.4.4.1. COMPACTAGE – R.B.C.F.

Indiquer le cas échéant si le compactage du R.B.C.F. est imposé.

G. 3.3.1.3. TAUX DE R.B.C.F.

Indiquer le taux de R.B.C.F. à mettre en oeuvre.

Le taux de R.B.C.F. est fixé en fonction de l'état du support.

En cas d'utilisation de R.B.C.F. en comblement d'ornière, aucun taux ne doit être spécifié. Il convient dans ce cas de mentionner les largeurs et profondeurs moyennes d'ornière pour permettre à l'entrepreneur de remettre prix.

G. 3.3.2.3. COULEUR DU R.B.C.F.

En cas d'utilisation de R.B.C.F. coloré, indiquer la couleur, ainsi que les prescriptions à respecter si celle-ci est différente du rouge.

Voir commentaire du. G. 2.3.2.6.

G. 4.2.1.1. PAVAGE EN PIERRE NATURELLE – MATERIAUX

Indiquer le type, la nature et l'origine géologique des pavés.

Indiquer au C. 28.2.3 le genre de taille.

G. 4.2.1.2.1. PAVAGE EN PIERRE NATURELLE – EXECUTION – APPAREILLAGE

Indiquer le type d'appareillage ainsi que ses caractéristiques en fonction de la largeur de la voirie entre bordures.

G. 4.2.1.2.2. PAVAGE EN PIERRE NATURELLE – TRAVAUX PREPARATOIRES

Préciser le cas échéant le système de drainage prévu.

Une attention toute particulière doit être portée sur les contrebutages linéaires (bordures, éléments armés, ...). Un bon contrebutage, un drainage efficace et une correcte évacuation des eaux de surface (pentes, avaloirs, ...) sont les garants d'une bonne tenue dans le temps des pavés..

G. 4.2.1.2.3, 4, 5, 6 PAVAGE EN PIERRE NATURELLE – COUCHE DE POSE, POSE ET JOINTOIEMENT

En cas de pose sur sable ciment, il faut être vigilant en ce qui concerne le délai séparant la fourniture du sable ciment de la pose des pavés; ce délai doit être le plus court possible.

Préciser le type de pose et de jointoiment.

L'attention est attirée sur l'adéquation nécessaire entre la nature des matériaux utilisés pour la couche de pose et le jointoiment (voir tableau G. 4.2.1.2.7.).

G. 4.2.3. PAVAGE EN PIERRE NATURELLE – PAIEMENT

L'attention est attirée sur le fait que diverses opérations sont prescrites qui font appel à des postes distincts du métré.

G. 4.3.1.1. PAVAGE EN BETON DE CIMENT – MATERIAUX

Préciser, le cas échéant, la teinte des pavés.

G. 4.3.1.2.1. PAVAGE EN BETON DE CIMENT – APPAREILLAGE

Indiquer le type et l'appareillage des pavés.

G. 4.3.1.2.3. PAVAGE EN BETON DE CIMENT – COUCHE DE POSE

Indiquer le type de couche de pose.

En cas de pose sur sable ciment, le délai séparant la fourniture du sable ciment de la pose des pavés doit être le plus court possible.

G. 4.3.3. PAVAGE EN BETON DE CIMENT – PAIEMENT

L'attention est attirée sur le fait que diverses opérations sont prescrites et font appel à des postes distincts du métré.

G. 4.4.1.2. BRIQUES EN TERRE CUITE – EXECUTION

Indiquer la classe de qualité des briques (à défaut, elles sont de classe de qualité 1).

G. 4.4.1.4. BRIQUES EN TERRE CUITE – POSE

La pose sur chant des briques est recommandée.

G. 4.4.3. BRIQUES EN TERRE CUITE – PAIEMENT

L'attention est attirée sur le fait que diverses opérations sont prescrites qui font appel à des postes distincts du métré

G. 5.2.1.2.1. DALLAGE EN BETON DE CIMENT – APPAREILLAGE

Indiquer le type de dalles et l'appareillage.

G. 5.2.1.2.5. DALLAGE EN BETON DE CIMENT – JOINTOIEMENT

Le type de jointoiement doit être compatible avec la nature de la couche de pose.

G. 5.2.3. DALLAGE EN BETON DE CIMENT – PAIEMENT

L'attention est attirée sur le fait que diverses opérations sont prescrites qui font appel à des postes distincts du métré.

G. 5.3.1.2.1. DALLAGE EN CARREAUX DE BETON – APPAREILLAGE

Indiquer le type de carreaux en béton et l'appareillage.

G. 5.3.3. DALLAGE EN CARREAUX DE BETON – PAIEMENT

L'attention est attirée sur le fait que diverses opérations sont prescrites et font appel à des postes distincts du métré.

G. 5.4.1.2. DALLES EN BETON GAZON – APPAREILLAGE

Indiquer le type de dalles et l'appareillage