



**Nom du projet :** Enrobés Percolés Pour des Carrefours Giratoires

**Année du projet :** 2021

**Entreprise :** Spie batignolles malet

**Maître d'ouvrage :**

**Maître d'œuvre :**

**Contacts :** BEGHIN Alain/SALVATGE Christophe

[alain.beghin@spiebatignolles.fr](mailto:alain.beghin@spiebatignolles.fr)/[christophe.salvatge@spiebatignolles.fr](mailto:christophe.salvatge@spiebatignolles.fr)

**Mise en ligne :** Février 2022

**spie batignolles**

**/malet**

### PRÉSENTATION DU PROJET :

L'objectif du projet est d'utiliser l'enrobé percolé dans les structures de chaussées des carrefours giratoires afin de lutter contre la dégradation prématurée des enrobés bitumineux dit classique : fissurations thermiques, faïençage et orniérage sur bande de roulement.

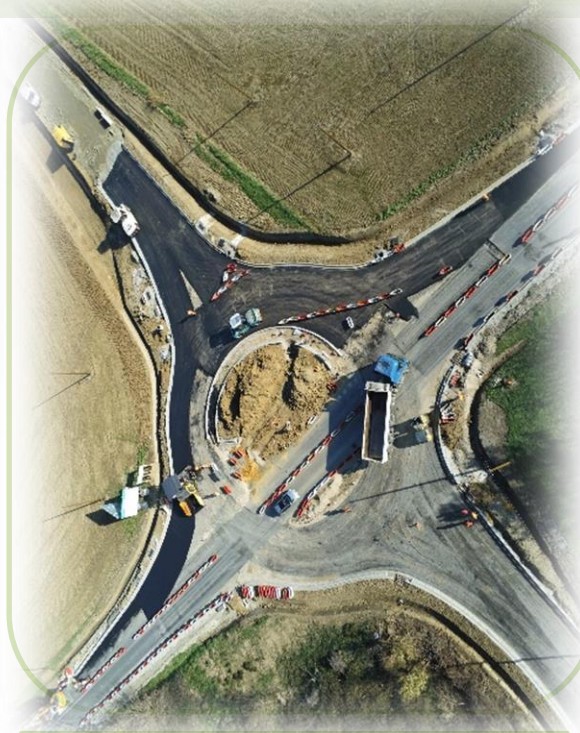
### EXPERIMENTATIONS / PHASES DE DEVELOPPEMENT :

Réalisation d'1 à 2 chantiers tests pour suivre l'évolution des enrobés percolés sous trafics réels. L'objectif est de réaliser un chantier de réfection et un chantier en construction neuve.

Une expérimentation sera également faite dans une fosse à Egletons afin de tester le comportement de l'enrobés percolés sous l'effet de la giration des PL.

Le suivi de l'expérimentation sera assuré grâce à une instrumentation de la chaussée et des investigations de diagnostic pendant la durée de vie de la chaussée :

- Capteurs de déformations, de températures, de pluviométrie, de pression.
- Programme de suivi pluriannuel : carottages, déflexions, mesures des performances mécaniques sur échantillons, relevé visuel.



### RETOURS D'EXPERIENCES :

Nombreux chantiers de plateformes logistiques, industrielles, aéronautiques (Airbus,..)

### L'INNOVATION :

L'enrobé percolé est un matériau utilisé usuellement en couche de roulement sur des voies de types arrêt de bus, zones de stationnements poids lourds, aires de stockages et aires aéronautiques.

L'innovation consiste à tester ce type de matériau sur des carrefours giratoires pour des structures à moyens et fort trafic (T2 à T1 moins) et doit permettre de :

- mesurer l'amélioration de la durée de vie par rapport à une solution bitumeuse classique ;
- améliorer le confort de l'usager (absence de joint et de dégradations prématurées de type fissures et faïençage ;
- diminuer l'empreinte environnementale des matériaux de construction et d'entretien des routes.