

Asphalte coulé ou enrobé bitumeux sur les trottoirs

Question de Monsieur le Conseiller communal Luc Parmentier

Les premiers trottoirs viennent d'être asphaltés la Ville haute.

Apparemment, vos services ont choisi d'asphalter avec un enrobé bitumeux qui donne un résultat esthétique peu encourageant pour l'avenir de Charleroi. En effet, la pose de celui-ci semble bâclée donnant des joints peu esthétiques avec les bâtiments ou les bordures des trottoirs sans parler des « taches » de bitume sur la façade des maisons !

Selon la statistique de la ville de Vienne de 2012, la ville possède 8.882.843 de m² de surface de trottoir dont 5.103.897 de m² réalisés en asphalte coulé, ce qui donne un pourcentage de 57,46%.

L'asphalte coulé est le matériau de prédilection pour les trottoirs pour les raisons suivantes:

A) Contrairement à l'enrobé bitumineux, l'asphalte coulé n'a pas besoin d'être compacté et peut donc être mis en œuvre également dans les zones où un compactage ne serait pas possible pour diverses raisons:

- . arrêts de bus ou tram (abris, balustrades, mobilier urbain, etc.)
- . zones attenantes aux façades
- . places (notamment près des bancs)
- . etc ...

B) Contrairement à l'enrobé bitumineux, la texture de l'asphalte coulé peut être adaptée aux diverses exigences :

- . striage pour le rendre antidérapant
- . striage des voies d'accès et des zones de passage, notamment comme séparation optique
- . marquage d'un système d'orientation pour aveugles et autres formes de «Streetprints».

C) Généralement, l'asphalte coulé est mis en œuvre sur une épaisseur de 2,0 cm (enrobé bitumineux 25 % de plus -> 2,5 cm). L'asphalte coulé est donc ici plus économique et plus écologique.

D) Le coût de la couche de séparation pour l'asphalte coulé est sensiblement identique à celui de la pulvérisation pour l'enrobé bitumineux.

E) La pose d'une couche de séparation, donne à l'asphalte coulé un avantage considérable par rapport à l'enrobé bitumineux en ce qui concerne l'entretien à venir. La couche de séparation permet selon le cas à la maintenance de n'enlever que la couche d'usage (en asphalte coulé), alors qu'avec l'enrobé bitumineux, il faudrait renouveler l'ensemble de la construction (support et couche d'usage).

F) Sur les trottoirs, c'est-à-dire des surfaces de petite taille impropres au traitement mécanique, où l'asphalte doit être mis en œuvre manuellement, la Ville de Vienne recommande, pour des raisons de qualité, l'emploi exclusif d'asphalte coulé. Il est produit dans la quantité commandée journalièrement et déversé dans des malaxeurs chauffés, de sorte que, durant le transport et en cas de retards ou de temps d'attente, il est maintenu sur le chantier à une température régulière constante et malaxé en permanence. Ainsi, jusqu'à ce que la cuve soit

vide, l'asphalte coulé est disponible à une température, une qualité et une maniabilité constantes.

L'asphalte coulé est devenu incontournable sur les trottoirs tant dans le domaine public que dans le domaine privé car, quelles que soient les mesures constructives, aucun autre mode de construction ne peut concurrencer ses avantages au plan économique, technique et gain de temps.

A l'heure actuelle, le matériau asphalte coulé et ses applications sont réglés en Autriche dans des normes et directives.

Les prescriptions suivantes sont en outre valables spécialement à Vienne même:

- . Règlement de construction pour Vienne
- §54 Construction de trottoirs – selon le mode de construction prescrit par les autorités

. Ordonnance sur les trottoirs du gouvernement du Land de Vienne

§4 – Modes d'exécution (construction en asphalte coulé)

Section transversale réglementaire pour l'asphalte coulé de la MA 28

Sections transversales réglementaires pour la construction de chaussées et de trottoirs

Monsieur l'Echevin ne serait-il pas temps de faire une pause dans l'asphaltage des trottoirs de la Ville Haute afin d'évaluer la technique actuelle ?

Ne serait-il pas judicieux de suivre les prescriptions mises en place depuis plus de cent ans par la Ville de Vienne et d'employer de l'asphalte coulé pour améliorer le cadre de vie de notre métropole ?

Réponse de Monsieur l'Echevin E.Goffart

Tout d'abord, je tiens à vous remercier vivement pour cet exposé détaillé sur l'asphaltage des trottoirs dans la Ville de Vienne.

Néanmoins, vous omettez de préciser que le coût de réalisation global d'un trottoir en asphalte coulé est plus que sensiblement supérieur à celui en asphalte « classique », à savoir plus du double du prix global.

Par ailleurs, certains arguments que vous développez sont pour le moins imprécis.

Par exemple, en ce qui concerne l'important avantage lié aux réparations et à la couche de séparation, la situation est rigoureusement identique pour l'asphalte « classique », à savoir qu'il y a moyen de procéder à des réparations uniquement de la couche d'usure, comme c'est d'ailleurs le cas pour les réparations en chaussée.

Enfin, je vous rappelle que le marché stock de réparations de trottoirs dans le cadre du Plan Vauban – une première en ce qui concerne des investissements sur fonds propres concernant les trottoirs – vise principalement à rendre praticables des trottoirs qui étaient, de l'avis général, totalement dégradés.

Il ne s'agit dès lors pas de chantiers globaux de réaménagement de façade à façade, pour lesquels on repense l'entièreté de l'espace public, avec le cas échéant un changement de l'assiette de la voirie et des trottoirs, des changements d'affectation et de nature des matériaux.