

**Direction technique  
Infrastructures de transport et matériaux**

**Sourdun, le 13 juin 2024**

***Appel à projet d'innovation « Routes et rues »***

**VIASPHALT® TBT**

**EUROVIA**

***CERTIFICAT DE BONNE FIN DE SUIVI D'EXPÉRIMENTATION***

Dans le cadre du programme public national d'expérimentation routes et rues, le produit Viasphalt® TBT de Eurovia a fait l'objet d'expérimentations dont l'évaluation a été assurée par le Cerema.

Ce produit est un asphalte coulé mis en œuvre à une température comprise entre 130 °C et 140 °C et destiné à des zones piétonnes de zones urbaines. L'abaissement de température de l'ordre de 60 °C par rapport aux techniques usuelles est obtenu par un procédé d'additivation. Cet additif, nommé « VBT » est un produit issu de l'agro-ressource présentant un point de fusion de l'ordre de 90 °C.

Les expérimentations ont été réalisées sur trottoirs dans le cadre de programmes d'expérimentations contractualisés avec la ville de Nancy et la ville de Paris, respectivement pendant une durée de 3 ans et de 6 mois. Deux chantiers ont été réalisés afin d'expérimenter le produit confectionné à partir de deux bitumes différents : respectivement naphthénique et paraffinique.

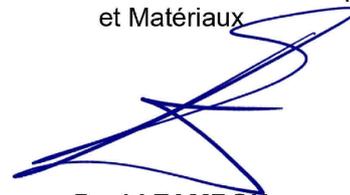
Le produit a systématiquement été comparé à une planche témoin en produit usuel (Viasphalt® BT). La mise en œuvre a été manuelle, sur support en béton neuf ou rechapé, en 1,5 à 3 cm d'épaisseur.

Au vu des bilans réalisés par les comités de suivi, je soussigné, David Zambon, Directeur général adjoint et Directeur Infrastructures de Transport et Matériaux du Cerema, certifie que le produit Viasphalt TBT a été fabriqué à des températures comprises entre 135 et 144 °C et qu'il a eu un bon comportement, en comparaison des planches témoins sur la période suivie et jugé sur la base des investigations menées. Au vu des contrôles de chantier réalisés, il a été observé :

- une rigidité un peu plus élevée, bien qu'en amélioration entre les deux chantiers, entraînant une légère surépaisseur lors de la mise en œuvre ;
- un bilan environnemental calculé en émission de CO2 et en consommation énergétique moins bon que le témoin, en raison du coût environnemental de fabrication de l'additif ;
- une diminution des émissions gazeuses, par rapport au témoin. Alors que le niveau pour le produit témoin est déjà satisfaisant, la technologie d'abaissement de température permet d'améliorer encore plus les conditions de travail et d'expositions, en étant bien au-delà des attentes actuelles.

L'expérimentation a montré la faisabilité technique d'abaisser la température de l'asphalte à 140 °C et son intérêt sanitaire. Compte tenu des observations faites au stade de développement actuel du produit, un optimum est certainement à rechercher sur l'amplitude de l'abaissement de température afin de concilier les enjeux environnementaux et techniques tout en conservant une très bonne performance sanitaire.

Le Directeur général adjoint,  
directeur Infrastructures de Transport  
et Matériaux



**David ZAMBON**