

Si vous avez des difficultés pour visualiser ce message, [consultez la copie web](#)



**L'ouvrage de Saint-Ouen-sur-Gartempe devait être rénové en un temps extrêmement court. Mission remplie par BTPS Atlantique agence des Charentes, qui a mis en œuvre, pour ce faire, un procédé complet de chez Siplast, offrant ainsi une réponse globale à la problématique posée. Récit d'un chantier mené tambour battant.**



Même si la surface traitée était modeste, la rénovation du pont de Saint-Ouen-sur-Gartempe n'en restait pas moins délicate. En effet, comme tout pont ferroviaire, l'ouvrage devait être remis en état au plus vite afin d'interrompre au minimum la circulation des trains.

Le pont de Saint-Ouen-sur-Gartempe date de la fin du XIXe siècle, témoin de l'expansion sans précédent du chemin de fer en France lors de la révolution industrielle. Etabli sur la ligne Le Dorat-Limoges, il se devait d'être rénové.

« L'appel d'offre de la SNCF a été lancé début 2017, » précise Benoît Fabreguettes, conducteur de travaux chez BTPS, « le cahier des charges intégrait les produits Siplast, agréés SNCF. Il s'agissait de déposer les voies existantes, terrasser pour mettre à nu la voûte de l'ouvrage, réaliser les travaux d'étanchéité, puis enfin remblayer et réinstaller les voies. » Une fois la consultation faite, l'attribution du marché à BTPS a été effective à la fin du printemps. S'ensuit une période de préparation d'un mois environ durant laquelle les études d'exécution, l'établissement des plans et la validation des procédures travaux et des produits à utiliser sont réalisés. Enfin, en juillet, les travaux ont pu être lancés.

#### Course contre la montre

« L'enjeu d'un tel chantier est de réussir à réaliser les travaux dans le laps de temps imparti, » souligne Benoît Fabreguettes. « Nous avons ainsi travaillé jour et nuit, plusieurs

équipes travaillant en parallèle en fonction des tâches à accomplir. »

Après le terrassement, la préparation des supports a nécessité une intervention lourde au niveau de la maçonnerie des relevés. Benoît Fabreguettes détaille : « Comme il n'y avait pas d'archives sur l'ouvrage, et qu'il n'avait pas été réalisé de sondage, nous ne savions pas ce que nous allions trouver. C'est toujours la surprise dans ce type de travaux. Au sol, le support était relativement bon et a permis l'application de Refax Rail. Agréé SNCF, ce béton bitumineux se pose à froid, quelle que soit la nature du support et permet de refaire un support de qualité dans des délais courts. En revanche, les maçonneries des relevés étaient en très mauvais état et présentaient des joints très ouverts, des lacunes et des parties à reprendre totalement. Du coup, nous avons très largement amendé le support en le purgeant puis en le ragréant. »



Une fois ces opérations terminées, l'étanchéité a pu être réalisée. En partie courante, Parafor Ponts a été mis en œuvre avant la pose d'une nouvelle couche de Refax Rail en tant que protection mécanique.



En relevés, c'est Paracoating Deck qui a été appliqué car il était le plus adapté à la géométrie du support, ce produit d'étanchéité liquide permettant de traiter très rapidement des surfaces importantes. Geofelt Ballast, géotextile de 2 000 g/m<sup>2</sup> de la gamme Siplast a ensuite été déroulé pour protéger Paracoating Deck.

Enfin, BTPS a pu procéder au remblaiement tandis que l'entreprise intervenant en cotraitance avec elle a pu poser les voies, le tout en cinq jours et quatre nuits, sous une météo clémente !

**Pour en savoir plus :**

### Refax Rail

### Geofelt Ballast

### Parafor Ponts

### Paracoating Deck





### Fiche d'identité du chantier

Chantier : pont ferroviaire sur la Gartempe

Lieu : Saint-Ouen-sur-Gartempe

Maître d'ouvrage et maître d'œuvre : SNCF

Entreprise d'étanchéité : BTPS Atlantique

Dates du chantier : 17 au 21 juillet 2017

Surface : 180 m<sup>2</sup>

Produits Siplast :

- Geofelt Ballast
- Parafor Ponts
- Paracoating Deck
- Refax Rail



[Si vous ne souhaitez plus recevoir notre newsletter](#)

[Cliquez sur ce lien pour vous désabonner](#)