

e-alliance

Monument historique

Teranap TP et Paracoating Deck pour la rénovation des banquettes du pont-canal d'Agen

Dans ce numéro

Un patrimoine à restaurer

Solution d'étanchéité astucieuse pour les trottoirs

Fiche d'identité du chantier

Paracoating Deck

Les outils Siplast

Imprimer

Accès au site siplast.fr

Formation

Alerte email

Partager

Facebook

Twitter

LinkedIn

Google+

Galerie photos

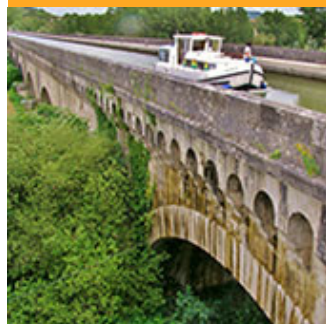


Le pont-canal d'Agen fait partie intégrante du canal du Midi, reliant la Méditerranée à l'Atlantique. Imaginé sous le règne de Louis XIV, le canal ne se verra achevé qu'à la moitié du XIXe siècle. Le percement de cette voie nécessita la réalisation d'ouvrages d'art monumentaux. La France vit alors sa révolution industrielle et il lui est vital de créer des axes de communication pour la circulation des matières premières ou des produits manufacturés. Pour faire aboutir à l'océan ce qui est alors appelé le canal latéral à la Garonne, il faut notamment enjamber ce fleuve au niveau d'Agen. Le projet est confié par l'Etat à l'inspecteur divisionnaire des Ponts et Chaussées Jean-Baptiste de Baudre, épaulé par l'ingénieur Jean-Gratien Job.

Le 25 août 1839, le duc d'Orléans pose la première pierre ; l'ouvrage est terminé le 22 octobre 1843. Constitué de 23 arches, long de 580 m - ce qui en fait le plus long pont-canal de France jusqu'à l'ouverture de celui de Briare en 1896 -, le pont-canal d'Agen est large de 12,50 m. Sa cuvette de pierre, large de 8,5 m et profonde de 2,50 m, est bordée de banquettes de halage de 2 m chacune, d'où l'on tirait les embarcations.

Concurrencé par le chemin de fer lui aussi en plein essor, le canal est peu à peu délaissé au profit du transport ferroviaire. Accusé lors de l'inondation de 1930 de retenir un trop grand volume d'eau, il aurait pu être détruit si, au tournant des années 70, le tourisme fluvial ne s'était développé. Inscrit, avec ses deux bassins d'attente et leurs écluses, au titre de monument historique en 2003 et 2012, le pont-canal d'Agen échappait définitivement à la menace.

Un patrimoine à restaurer



« Le pont-canal n'avait jamais fait l'objet d'une rénovation, tout juste était-il été doté de trottoirs en asphalte, correspondant peu à son architecture d'origine, » explique Alexandre Henault, Chef de centre de Gauthier, l'entreprise en charge de la reprise de l'étanchéité.

« Or, notamment au niveau de la route passant dessous le long de la Garonne, des fuites avaient été repérées, il devenait nécessaire d'intervenir. »

Pour ce faire, VNF (Voies Navigables de France) et Agen ont décidé non seulement de reprendre l'étanchéité de l'ouvrage mais également d'aménager ses banquettes de façon plus esthétique et adaptée à la circulation douce, ainsi que les abords du pont. La condition de ces interventions était de gêner le moins possible l'utilisation du pont-canal. Ceci explique le temps pris par les travaux : durant quatre ans, le pont-

[Voir la galerie complète](#)

Fiche d'identité du chantier

Chantier : pont-canal d'Agen
Surface (banquettes) : 1 400 m²
Lieu : Agen (47)
Dates du chantier d'étanchéité des banquettes : janvier-février 2015 et janvier-février 2016
Maitre d'ouvrage : VNF (Voies Navigables de France)
Maitre d'œuvre : cabinet Stéphane Thouin et Egis Eau
Entreprise : Gauthier
Produits mis en œuvre :

- Siplast Primer
- Teranap 431 TP en 2 m
- Geofelt ACM 300
- Paracoating Deck

Paracoating Deck

Étanchéité mono-composante à base de MS Polymère, Paracoating Deck peut être raccordée sans primaire d'accrochage à une membrane d'étanchéité de partie courante de la gamme Siplast.

Ses points forts :

- **Solution validée** : produit d'étanchéité liquide pour relevés validé dans le cadre des Avis Techniques CEREMA Parafor Ponts et Paraforix A ;
- **Simple** : étanchéité mono-composante applicable à froid ;
- **Rapide** : mise en œuvre sans primaire et plus rapide que la soudure feuille bitumineuse ;
- **Facile** : réduit fortement la pénibilité du travail par rapport à une étanchéité de relevé traditionnelle ;
- **Sécurisante pour les opérateurs** : ne nécessite pas de soudure au chalumeau, ne contient ni solvant, ni isocyanates
- **Pérenne** : résiste aux cycles de gel/dégel et aux sels de déverglaçage.

[Pour en savoir plus](#)

canal a été mis en chômage par tranche successives - c'est-à-dire vidé de son eau et non accessible aux piétons - pour deux mois afin que les équipes puissent intervenir.



Solution d'étanchéité astucieuse pour les trottoirs

En janvier-février 2015 et 2016, les anciens chemins de halage qui courent le long de la cuvette ont également fait l'objet d'une rénovation au niveau de leur étanchéité, un côté puis l'autre. « Nous avons plusieurs problématiques à traiter, » précise Alexandre Henault. « Tout d'abord, l'état des pierres de couronnement étant correct, elles n'ont été changées que ponctuellement, nous empêchant de raccorder l'étanchéité de la cuvette avec celle des trottoirs. Ensuite, il fallait choisir entre une étanchéité en-dessous ou au-dessus des très nombreux fourreaux qui accueillent différents réseaux, notamment en fibre optique, en veillant à les rendre accessibles. Enfin, les relevés, en pierre également, présentent des infractuosités et des niches pour l'éclairage : il nous fallait un produit qui puisse y adhérer malgré les irrégularités. »

Pour la partie courante des banquettes, c'est une solution traditionnelle et qui a fait ses preuves qui a été retenue : une feuille en bitume posée en indépendance, Teranap TP. Celle-ci a été mise en œuvre sur une couche de sable et un géotextile. Par-dessus, un géotextile a également été posé avant que du béton désactivé architectural - qui a fait l'objet de planches d'essai - ne soit coulé.

Pour les relevés et les parapets, c'est Paracoating Deck qui a été retenu, une étanchéité mono-composante à base de MS Polymère pouvant être raccordée sans primaire d'accrochage à une membrane d'étanchéité de partie courante de la gamme Siplast.

« Au final, le chantier s'est bien déroulé, la météo a été favorable et nous avons renforcé les équipes quand il le fallait, » souligne Alexandre Henault. Et avec les beaux jours, les 450 bateaux de la flotte touristique ont repris leurs allers et venues sur le canal du Midi et peuvent à nouveau emprunter ce magnifique ouvrage pour traverser la Garonne.



12 rue de la Renaissance
92184 ANTONY Cedex
Tél : 01 40 96 35 00

[Se désabonner](#)
de l'e-alliance Génie Civil

[Se désabonner](#)
de toutes les e-alliances

Galerie photos

