



En fonction de l'importance des surfaces dégradées, trois types de mortiers de réparation Parexlanko sont utilisés sur le chantier.



Mise en œuvre des trois couches de protection du système Chryso Résipoly.

[@Pierre Nadal]

Ouvrage d'art

Ragréage de haute voltige au-dessus de la Garonne

Dans le cadre du programme d'entretien du Pont d'Aquitaine, la DIR Atlantique a programmé d'importants travaux de réparation du béton des quatre pylônes du pont sur lesquels reposent les dispositifs de suspension du tablier de l'ouvrage.

Quatre week-ends, dont deux de secours, et dix-huit nuits en semaine : tel a été le délai imposé pour mener à bien la rénovation des pylônes en béton du Pont d'Aquitaine, à Bordeaux. Les travaux ont même nécessité la fermeture de l'ouvrage au trafic pour le traitement des faces intérieures des pylônes. L'opération de haute voltige et de haute technicité, débutée au 1^{er} septembre 2009, a tout d'abord vu l'installation de l'ensemble des dispositifs d'accès. Des échafaudages volants mis en place par Sky Accès autour des pylônes et des échafaudages fixes et roulants sur les entretoises supérieures reliant chaque paire de pylônes.

Une tâche non prévue. Après une purge des bétons dégradés par hydro-démolition à 2 000 bar, intervention exécutée en co-traitance par l'entreprise Technique Haute Pression, les travaux de réparation proprement dit ont pu démarrer, confiés au groupement Cofex Littoral et BTPS. D'un montant global de 1,6 M€ TTC, l'opération s'inscrit dans le cadre du Programme de développement et de modernisation des infrastructures (PDMI), financé à 100 % par l'Etat.

Après un repiquage manuel des parties résiduelles non purgées, l'entreprise a procédé au ragréage des surfaces dégradées, soit à l'aide du mortier 731 Lankorep Structure R4, soit à l'aide du 735 Lankorep Rapide R4,

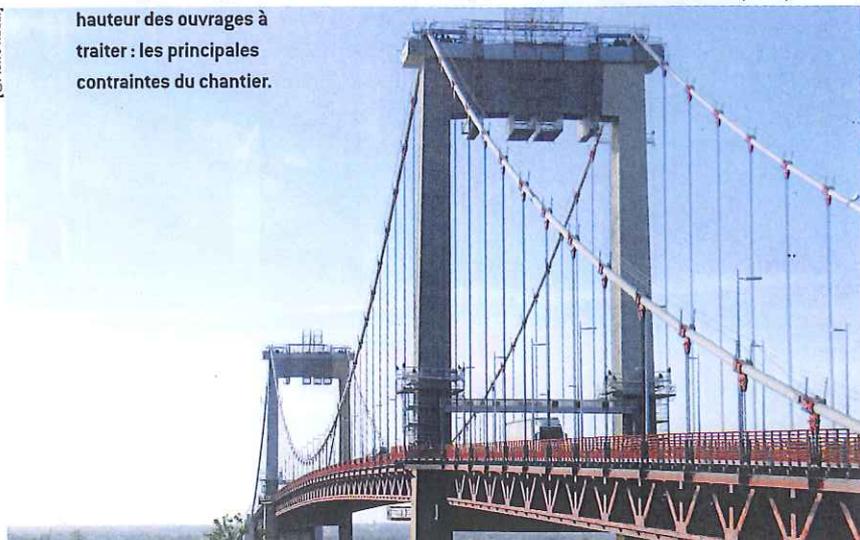
soit encore avec le 730 Lankorep Fin R3, destiné à une application en faible épaisseur. Suivant le cahier des charges rédigé par le CETE de Lille (utilisation de produits en accord avec la norme NF EN 1504), ces trois mortiers de réparation fibrés à retrait compensé ont été préparés in situ compte tenu des faibles quantités à mettre en œuvre, mais aussi à cause de la grande hauteur des pylônes.

Les zones qui surplombent directement les chaussées – entretoises supérieures et faces intérieures des pylônes – ont été traitées avec le 761 Lankosteel, un inhibiteur de corrosion par imprégnation. « *Non prévue au marché, cette dernière tâche a été proposée en option à la DIR Atlantique par Cofex Littoral, sans plus-value financière*, précise Eric Barlet, directeur de centre "Réparation ouvrage d'art" de Cofex Littoral. *Grâce à son excellent pouvoir de protection, le 761 Lankosteel permet d'éviter la corrosion des aciers du béton dans le temps.* » Conduite par l'entreprise David & Davitec, un des sous-traitants de l'opération, la mise en œuvre des trois couches de protection sur les bétons des pylônes constitue l'intervention finale du chantier. Le complexe développé par Chryso Résipoly intègre un primaire d'accrochage, un revêtement Sinotane de 3 mm d'épaisseur projeté à chaud et à prise instantanée et une couche de finition anti-UV. De quoi assurer la pérennité de la rénovation.

Une formation aux risques. Si la hauteur des interventions constituait la singularité du chantier, le planning serré en était le chemin critique et la contrainte principale. D'autant plus qu'il pouvait évoluer d'un jour à l'autre en fonction des intempéries. Ce qui n'a pas été le cas eu égard à l'exceptionnelle clémence du climat en Aquitaine à la date des travaux ! La grande hauteur des ouvrages à traiter – de l'ordre de 110 m par rapport au niveau d'eau de la Garonne et de 50 m au-dessus de la chaussée –, de jour comme de nuit, à partir d'échafaudages volants, a de son côté imposé de former le personnel aux risques potentiels.

Pierre Nadal

Planning serré et grande hauteur des ouvrages à traiter : les principales contraintes du chantier.



[@Pierre Nadal]