

PONT MARECHAL FOCH - SETE

Travaux de remise en peinture

- Avril 2010 -



VATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACC
SLOVENIJA—MAGYARORSZÁG—ROMÂNIA—BULGARIA—ELLÁS—KYPROS—MALTA—ITALIA—ESPAÑA—PORTUGAL—UNITED KINGDOM—IRLAND—BELGIE—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA
OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT
LAND—BELGIE—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—
MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT
FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE
OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT
HE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMA

TRAVAUX DE REMISE EN PEINTURE



A partir du 11 janvier le pont ferroviaire Maréchal Foch sera immobilisé en position basse afin de réaliser l'ensemble des travaux de remise en peinture nécessaire à l'entretien de l'ouvrage.

Contact presse

RFF : Valérie Durand / Tél. : 04 99 52 21 84

Mail : valerie.durand@rff.fr

Nature des travaux 2010 :

La réfection de la peinture anticorrosion du pont rail Maréchal FOCH est réalisée tous les 20 ans, la dernière remise en peinture date de 1989.

La nouvelle teinte du pont, le gris lumière, a été choisie en concertation avec le conseil municipal de la ville de Sète.

Entreprise désignée : BATTAGLINO

Surface à peindre : 7 000 m²

Afin de préserver l'environnement un échafaudage a été installé permettant de supporter un ensemble de protections qui permet de récupérer les déchets de l'ancienne peinture.

De fait, cet échafaudage empêche toute ouverture du pont pendant la période des travaux.

Le pont sera fermé en position basse à partir du 11 janvier jusqu'à la fin du mois de mai.

Le cout du chantier est de 1,5 M€ sur fond propre RFF.

Travaux d'entretien du pont récents et à venir :

2008 : Réparation du mécanisme de basculement

2010 : Peinture anticorrosion

2011 : Modernisation de 160 mètres de voie

2012 : Modernisation du mécanisme de basculement



Un peu d'histoire

Il s'agit d'un pont ferroviaire à bascule (unique en France) qui permet la jonction des lignes Tarascon - Sète et Bordeaux - Sète.

À l'origine en 1852 la ligne ferroviaire se terminait dans un embarcadère qu'avait mis en place la compagnie du Midi pour permettre aux trains de franchir le canal. Afin de permettre la liaison des rails PLM et Midi, il fut entrepris en 1857 la construction d'un pont tournant en bois. Puis un second pont tournant fut installé entre 1882 et 1884 comportant deux travées de 27,40m.

Il fut encore rallongé en 1918 ce qui portait sa longueur à 48,40m. C'est à partir des années 20 que l'on envisage un remplacement du vieux pont tournant par un pont à bascule, mais à l'époque les exemples d'utilisation de cette technologie étaient rares. Les premières études furent lancées dès 1921 et le nouvel ouvrage de 58,80m fut mis en service en 1933. Il a été équipé de caténaire dès 1935.

Le fonctionnement du pont est resté identique depuis sa création. On peut simplement noter qu'il n'est plus équipé de rails double champignons et ce depuis les années 50. Aujourd'hui, il est franchi à la vitesse maximale de 60 Km/h.



Caractéristiques du pont :

Pont basculant métallique - unique sur le Réseau Ferré National.
Ouvrage riveté - Treillis de type Warren
Construit en 1933 en remplacement d'un pont tournant.
Longueur : 58,80 m

Le fonctionnement du pont

Les manœuvres du pont ont lieu trois fois (7h - 15h - 19h) par jour.

Les horaires sont définis par arrêté préfectoral et en coordination entre la capitainerie et la SNCF. C'est le régulateur du PRCI de Sète qui commande la levée du pont.

Lorsque la commande est lancée, les signaux encadrant le pont passent en position fermés. Des feux à éclats encadrant le pont se déclenchent ainsi qu'une sirène.

La levée du pont peut alors commencer.

Le mouvement est assuré par un ensemble de moteurs électriques alimentés en 550V et un contrepoids.

La levée est assez rapide.

Au bout de 20 minutes d'ouverture environ, la sirène retentit à nouveau et le pont retrouve sa position originelle.