

# Le Pont ferroviaire Maréchal Foch à Sète fête ses 80 ANS

1932 - 2012  
LE PONT FERROVIAIRE  
MARÉCHAL FOCH  
FÊTE SES 80 ANS



## Un peu d'histoire

Le pont Maréchal Foch est un pont ferroviaire à bascule qui permet la jonction des lignes Tarascon - Sète (historiquement la Compagnie Paris Lyon Marseille) et Bordeaux - Sète (historiquement la Compagnie du Midi).

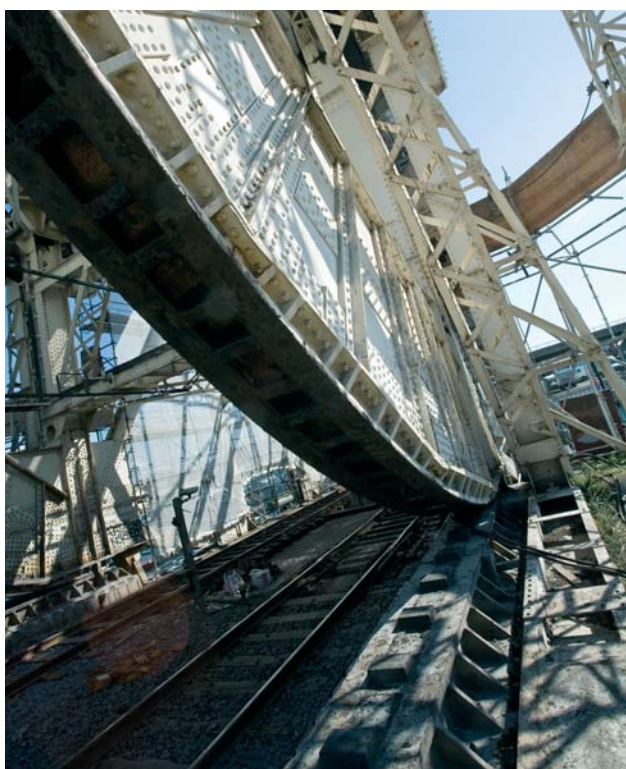
A l'origine en 1852 la ligne ferroviaire se terminait dans un embarcadère qu'avait mis en place la compagnie du Midi pour permettre aux trains de franchir le canal. Afin de permettre la liaison des rails PLM et Midi, il fut entrepris en 1857 la construction d'un pont tournant en bois. Ce pont fut rapidement recouvert de métal dès 1859. Dès 1861, un ouvrage plus important par sa taille (20 m) et équipé d'une passerelle pour les piétons fut construit.

Puis un second pont tournant fut installé entre 1882 et 1884 comportant deux travées de 27,40 m. Il fut encore rallongé en 1918 ce qui portait sa longueur à 48,40 m.

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 58,80 m fut construit en 1932 et mis en service en 1933.

Il fut équipé de caténaire dès 1935.

## Un peu de technique...



© RFF - Photo Ph. Giraud

**Le pont Maréchal Foch est un ouvrage à double voie électrifiée en 1500V situé dans le département de l'Hérault en sortie de la gare de Sète au dessus du canal de la Bordigue.**

**Il se situe sur la ligne 810 000 Tarascon – Sète au PK 104,878.**

**Au droit du pont, la ligne est circulée à 60 km/h et classée groupe UIC 3.**

Il s'agit d'un pont-rail basculant (ou levant), constitué d'un tablier métallique à ossature rivée à 2 poutres latérales hautes de type à treillis Warren. Il a été construit en 1932, en remplacement d'un pont tournant dont l'appui central, implanté au milieu du canal de la Bordigue, réduisait trop le passage navigable entre l'étang de Thau et le port de Sète.

Cet ouvrage est le seul pont de ce type en service en France sur des voies ferrées principales.

C'est un passage obligé, sans moyen de détournement ferroviaire possible, sur l'axe entre Narbonne et Montpellier.

### RFF a décidé en 2005 de procéder à la régénération de l'ouvrage.

L'étude de diagnostic/expertise réalisée en 2006 a définit plusieurs interventions à effectuer sur le pont.

Ainsi RFF a investi plus de 4 millions d'euros pour fiabiliser cet ouvrage essentiel à la circulation de tous les trains :

■ **En 2008**, des travaux de recalage du mécanisme de l'ouvrage ainsi que le remplacement des pièces métalliques trop usagées ont été réalisés. A cette occasion, les voies sur le tablier ont également été renouvelées, 1,25 millions d'euros

■ **En 2010**, la remise en peinture anticorrosion a été effectuée, 1,5 millions d'euros.

■ **En 2011**, la régénération des installations liées à la voie de part et d'autres de l'ouvrage, a été conduite au mois de novembre : 1,7 millions d'euros.

Reste à prévoir dans les prochaines années la modernisation du mécanisme de basculement.

## Le fonctionnement du pont

**Les manœuvres du pont ont lieu trois fois par jour.**

> **Tous les jours, ouverture à 9h49 pour une durée maximum de 20 minutes**

> **Tous les jours sauf le vendredi, ouverture à 15h16 pour une durée maximum de 20 minutes**

> **Le vendredi, ouverture à 15h17 pour une durée maximum de 15 minutes**

> **Tous les jours, ouverture à 19h13 pour une durée maximum de 20 minutes**

Les horaires sont définis par arrêté préfectoral, en coordination avec la capitainerie et la SNCF. C'est le régulateur du poste de contrôle du réseau qui commande la levée du pont. Lorsque la commande est lancée, les signaux encadrant le pont passent en position fermée. Des feux à éclats encadrant le pont se déclenchent ainsi qu'une sirène. La levée peut alors commencer. Le mouvement est assuré par un ensemble de moteurs électriques en 550 volts et un contrepoids. La levée est assez rapide : Au bout de 20 minutes d'ouverture environ, la sirène retentit et le pont retrouve sa position originelle.