

SNCF. Les ponts ferroviaires scrutés à la loupe

À l'instar des ponts routiers, les ouvrages d'art ferroviaires sont également sous le feu des projecteurs depuis la catastrophe de Gênes. SNCF Réseau, chargé du contrôle et de la maintenance de ces ponts-rail, se veut rassurante.

Melun, Longueville, Saint-Mammès, Veneux-les-Sablons... Les exemples de ponts ferroviaires sont légion en Seine-et-Marne. Pourtant, difficile de les comptabiliser, SNCF Réseau étant structurée par ligne et non pas département : « En Ile-de-France, nous comptons près de 10 000 ouvrages d'art qui comprennent 25 % de ponts-rail », précise toutefois l'entreprise.

Si SNCF Réseau est chargée du contrôle et de la maintenance des ponts-rail, c'est bien parce que la jurisprudence a défini comme propriétaire le maître d'ouvrage de la voie portée,

qui est à ce titre responsable de son patrimoine. Ainsi, la branche technique de la SNCF consacre chaque année environ 37 millions d'euros à la maintenance des ouvrages d'art et 200 millions d'euros à la régénération de ce patrimoine.

« Établir un diagnostic périodique »

« Notre politique de surveillance et d'entretien est basée sur trois fondamentaux, explique SNCF Réseau. La connaissance du patrimoine, la maîtrise complète de l'inspection jusqu'à la réalisation des travaux de réparation ou

de renouvellement ; et la maîtrise des conditions de circulation sur les ponts. »

Une surveillance courante est également exercée par tous les acteurs ferroviaires, notamment lors des tournées des agents de la voie, complétée par une surveillance périodique qui permet d'inspecter en détail les ponts sur des cycles de 3, 6 ou 9 ans en fonction de différents critères (type d'ouvrage, date de construction, ligne concernée...).

Pour réaliser ces travaux, la société dispose d'un parc d'engins de surveillance permettant d'accéder à l'ensemble



Sur les 32 415 ponts-rail recensés en France, une trentaine mesure plus de 700 m de long. À Longueville, le viaduc de Besnard (ligne P), construit au XIX^e siècle, fait 387 m de long (©CC/WK/Geralix)

LE VIADUC LE PLUS ANCIEN DE SEINE-ET-MARNE EST À MELUN

L'ouvrage, qui relie Le Mée à Melun en franchissant la Seine (ligne D), est composé de parties datant de 1848. À l'origine de sa création, « l'artère impériale vers la grande bleue » comme on l'appelait, ne comportait que deux voies. « La plateforme a ensuite été doublée

(ainsi que les ouvrages) pour passer à quatre voies, indique SNCF Réseau. La modernisation du réseau (électrification de la ligne Paris Marseille en 1948-1951) a nécessité des travaux importants de modifications des structures d'origines. »

des parties des ponts à inspecter. Des technologies nouvelles sont également utilisées, tels que les drones, indispensables pour l'examen de zones difficiles d'accès et de collecter rapidement des données ultra-précises sans interrompre la circulation des trains.

« La chaîne de surveillance permet d'établir un diagnostic périodique de chaque pont, poursuit SNCF Réseau.

Sur cette base, des travaux de maintenance préventive ou corrective peuvent être engagés sur le court ou moyen terme en fonction du degré d'urgence. »

Récemment, en Ile-de-France, le viaduc de Marly-le-Roi (Yvelines) et le pont-rail de Gennevilliers (Val-d'Oise) ont été largement rénovés. En Seine-et-Marne, aucune opération d'envergure n'est prévue dans

les années qui viennent, mais 16 poteaux électriques du viaduc de Changis, en amont de la gare de Fontainebleau-Avon (ligne R), ont été changés en mai 2017.

« Depuis la création de la SNCF, aucun accident n'a jamais été causé par la rupture structurelle d'un pont-rail sur le réseau ferré national », rappelle l'entreprise.

Maxime BERTHELOT