



PRÉFET DE LA RÉGION NORD - PAS-DE-CALAIS



## Arques (62) :

Ligne St Omer - Hesdigneul

Travaux de relevage du pont rail d'Arques Fontinettes

Visite de chantier - 26 juillet 2012

Contact presse :

RFF – Direction Régionale Nord Pas de Calais Picardie	VNF – Direction Régionale Nord Pas de Calais
Jean Yves Dareaud Tél : 03 20 12 45 27 / 06 31 72 72 65 <a href="mailto:jean-yves.dareaud@rff.fr">jean-yves.dareaud@rff.fr</a>	Alexandra Autricque Tél : 03 20 15 49 70 / 06 61 63 58 74 <a href="mailto:Alexandra.autricque@vnf.fr">Alexandra.autricque@vnf.fr</a>

## 1. Le projet de mise à grand gabarit du canal Dunkerque – Escaut - Lille

Dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 et du Contrat de Projets 2007-2013, Voies navigables de France souhaite rendre accessible aux bateaux de la classe Va le canal à grand gabarit Dunkerque – Escaut - Lille

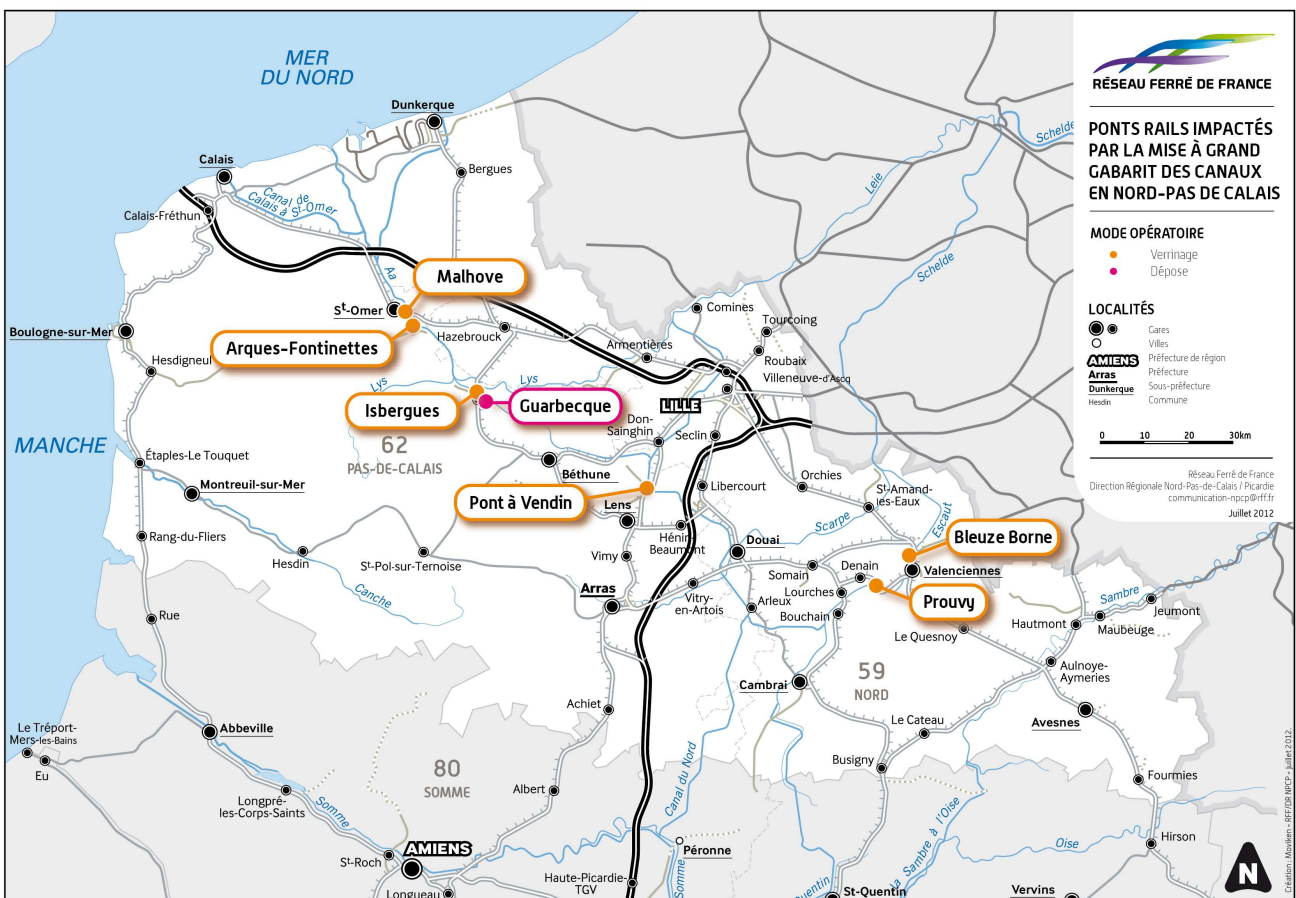
Pour atteindre cet objectif, il est nécessaire de procéder au relevage des différents ouvrages d'art (ponts et passerelles) ne dégageant pas une hauteur libre de 5,25 mètres par rapport aux plus hautes eaux navigables (PHEN). Quarante ouvrages sont concernés.

Sur le domaine ferroviaire, sept ouvrages d'art (appelés pont rails) ne présentaient pas cette hauteur libre. Il s'agissait des ouvrages de :

- Malhove, d'Arques Fontinettes, d'Isbergues et de Guarbecque sur la section de canal entre Douges et Dunkerque ;
- Pont à Vendin, Prouvy et Bleuze Borne sur la section de canal entre Douges et Mortagne.

Pour atteindre cet objectif des 5,25 mètres de hauteur libre, 2 possibilités étaient offertes :

- relever les ouvrages par vérinage,
- déposer les ouvrages devenus sans utilité ferroviaire.



A ce jour, 6 ouvrages ont été traités. Seul reste à traiter le pont rail d'Arques Fontinettes qu'il convient de relever d'environ 60 cm.

## 2. Les travaux sur le site d'Arques

### 2.1 Une intervention en site classé : l'ascenseur à bateaux *(source partielle : Wikipédia)*



*Vue de l'ascenseur à bateaux avant restauration*

L'ascenseur des Fontinettes est un ancien ascenseur à bateaux situé sur le canal de Neufossé à Arques (Pas-de-Calais). Il ne fonctionne plus depuis 1967, mais il est conservé à titre historique et fait l'objet d'un classement.

Construit entre 1881 et 1887, il a été inauguré le 8 juillet 1888.

Il s'agissait à l'époque de trouver une alternative aux 5 écluses qui permettaient de franchir le dénivelé de 13,13 mètres entre le bassin de l'Aa et celui de la Lys qui étaient reliés par le canal de Neufossé .

Cet ascenseur est constitué de deux bacs remplis d'eau (appelés également sas), capables d'emporter chacun une péniche au gabarit Freycinet (38,50 m de longueur et 5,05 m de largeur, 2 m de tirant d'eau).

À fonctionnement totalement hydraulique et reposant sur des pistons, les réservoirs s'équilibraient mutuellement. L'un descendait tandis que l'autre montait.

Il a cessé de fonctionner au début des années 1960. En Belgique, les Ascenseurs du Canal du Centre, du même type, sont toujours en activité.

La voie ferrée a pour particularité de passer au travers des installations de l'ascenseur à bateaux, sous les bacs.

Du fait du relevage du pont rail sur le canal de 65 cm, les installations de l'ascenseur à bateaux se trouvent impactées. En effet, il convient de préserver le gabarit ferroviaire de la ligne au droit des deux bacs.

L'ascenseur à bateaux se trouvant en site classé, les travaux ont été réalisés en tenant compte des recommandations formulées par la commission des sites (Architecte des Bâtiments de France).

## 2.2 Des travaux sur 3 périmètres de maîtrise d'ouvrage

### - Travaux au passage à niveau n°62 (périmètre ville)

La voie ferrée sera relevée d'environ 20 cm au droit du passage à niveau, Avenue du Général de Gaulle. Le profil de la route sera également repris sur 29 mètres linéaires répartis de part et d'autres du passage à niveau.

Le platelage sera également refait avec la pose d'un revêtement en caoutchouc limitant les vibrations.

### - Travaux sur l'ascenseur à bateaux (périmètre VNF)

Le relevage de la voie ferrée, suite au relevage du pont rail, ne permet plus de dégager le gabarit ferroviaire nécessaire à la circulation des trains.

En conséquence, il convient d'intervenir sur la superstructure de la partie fixe de l'ascenseur à bateaux (cuves) en relevant les sous-poutres de 60 cm côté aval et de 65 cm côté amont.

Les principaux travaux réalisés ont été les suivants :

- Désamiantage des cuves,
- Vérinage des cuves et dépose des appareils d'appui existants,
- Mise en place des nouveaux appareils d'appui,
- Sablage et remise en état des parements extérieurs des culées (coté voie ferrée),
- Réduction de la hauteur des cuves d'environ 60 cm, à partir du haut des caissons mais avec préservation et repose des garde-corps existants suivant les méthodes traditionnelles (rivetage à chaud notamment)
- Reprise de la planéité et de l'étanchéité des fonds des cuves,
- Sablage et remise en peinture des cuves,
- Remplacement des raccords des ex-conduites d'eau forcée et des équipements divers.

### - Travaux sur le pont rail et la voie ferrée (périmètre RFF)

Les travaux réalisés / à réaliser sont les suivants :

- Sablage et remise en peinture du pont rail,
- Vérinage du pont rail et dépose des appareils d'appui existants,
- Mise en place des nouveaux appareils d'appui,
- Relevage de la voie ferrée (pose / repose des panneaux de voie, rechargement en ballast),
- Construction d'un mur de soutènement pour tenir la voie
- Reconstruction partielle du quai du point d'arrêt utilisé par le chemin de fer touristique
- Pose d'une clôture limitative et séparative sur le pont rail.

### 3. Le calendrier des travaux

Les travaux sont en cours, depuis 2009, sur le site, selon le calendrier suivant :

- Été 2009 : intervention sur le pont rail pour le remplacement de certains constituants et du rail et remise en peinture ;
- Novembre 2009 : vérinage des 2 cuves de l'ascenseur à bateaux ;
- De mars 2010 à aujourd'hui : travaux de restauration des structures de l'ascenseur à bateaux, remplacement des éléments de métallerie sur l'ouvrage, remise en peinture des structures métalliques et reprise des maçonneries.

Ces travaux ont parfois donné lieu à une interruption ponctuelle et temporaire du trafic ferroviaire et fluvial.



Remise en peinture du pont rail – protection de l'ouvrage

Pour 2012, les travaux seront réalisés durant les semaines 28 à 35. Ils consisteront en :

- Le relevage proprement dit de 65 cm du pont rail au-dessus du canal,
- La reprise de la géométrie de la voie de part et d'autre du pont,
- La reprise du passage à niveau n°2,
- Des travaux de finitions sur le site.

La circulation des trains (Groupe Holcim et l'Association du Chemin de fer Touristique de la Vallée de l'Aa) sera ainsi totalement interrompue du 23 juillet au 13 août.

A contrario, la navigation fluviale est maintenue sur le canal de Neufossé. Cependant, durant les opérations proprement dite de vérinage du pont rail, les circulations fluviales seront interrompues par passe de 2 heures.

#### **4. Le budget**

Le montant des différentes opérations de relèvement des ponts sur le Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, financé à parts égales entre l'Etat et la Région, est de 54,22 M€.

Sont inscrits au Contrat de Projet 2007-2013, financés à parts égales par l'Etat et la Région, 25,80 M€ pour le relèvement des ponts.

#### **5. Les intervenants**

**VNF** : en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau fluvial, il programme / pilote et finance l'opération.

**RFF** : en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, programme / pilote et réalise les travaux sur le réseau ferré.

Dans le cadre du protocole de maîtrise d'ouvrage unique signé avec VNF, la ville d'Arques en 2007, RFF assure la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble des travaux liés au relèvement du pont rail des Fontinettes.

**SNCF** : à la demande de RFF, la branche Infrastructure de la SNCF assure la maîtrise d'ouvrage mandatée et la maîtrise d'œuvre de l'opération, mais également la logistique de l'opération et la sécurité du chantier.