



Ingénierie de la Maintenance du Génie Civil

LA GESTION DES OUVRAGES D'ART EN SITUATION DE CRISE

Journée Technique

Jeudi 20 Novembre 2025

FNTP – 3 Rue de Berri, 75 008 PARIS



Ingénierie de la Maintenance du Génie Civil

LA GESTION DES OUVRAGES D'ART EN SITUATION DE CRISE

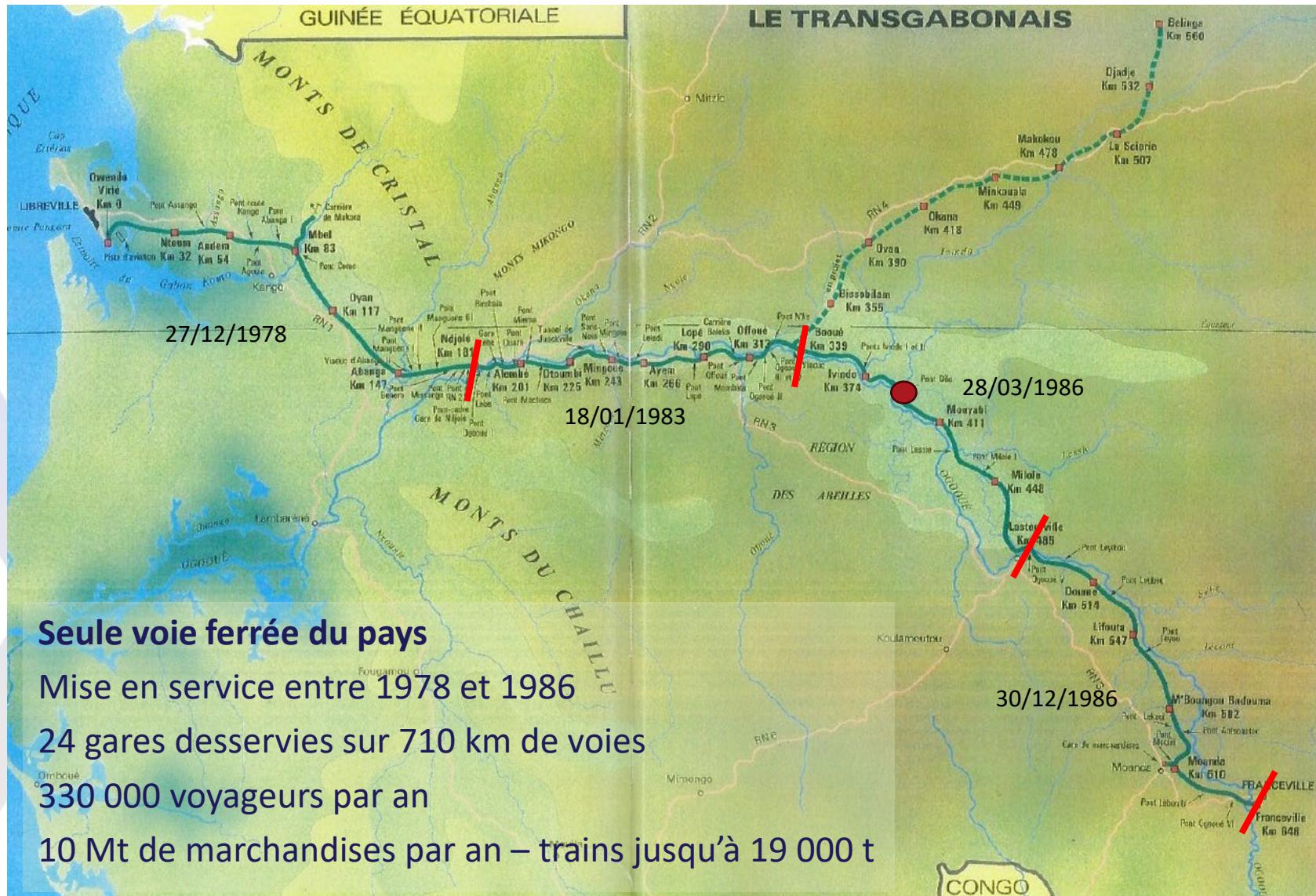
Déraillement d'un train sur un ouvrage stratégique : de l'accident à la réparation d'urgence

Le 20/11/2025 – Renaud LECONTE

Contexte de crise

Le Transgabonais – un axe stratégique

Le Transgabonais, un axe stratégique



Le Transgabonais, un axe stratégique

Dans la nuit du 1^{er} au 2 avril 2023

Déraillement d'un train de fret ... heureusement à vide
→ le Transgabonais est coupé !

1^{ère} visite de



setec
infra Gabon

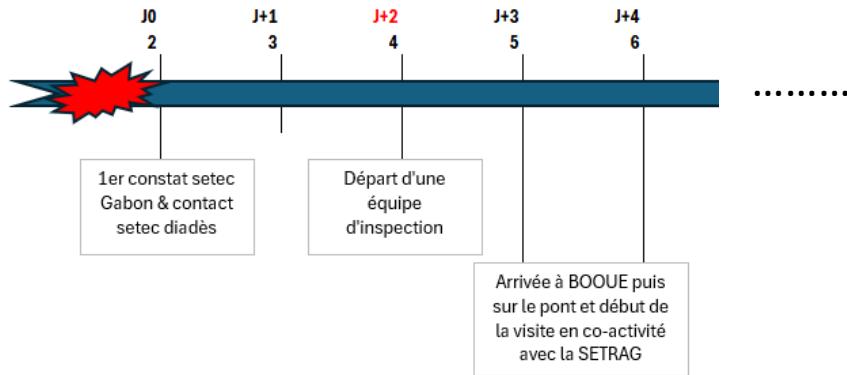
sur site

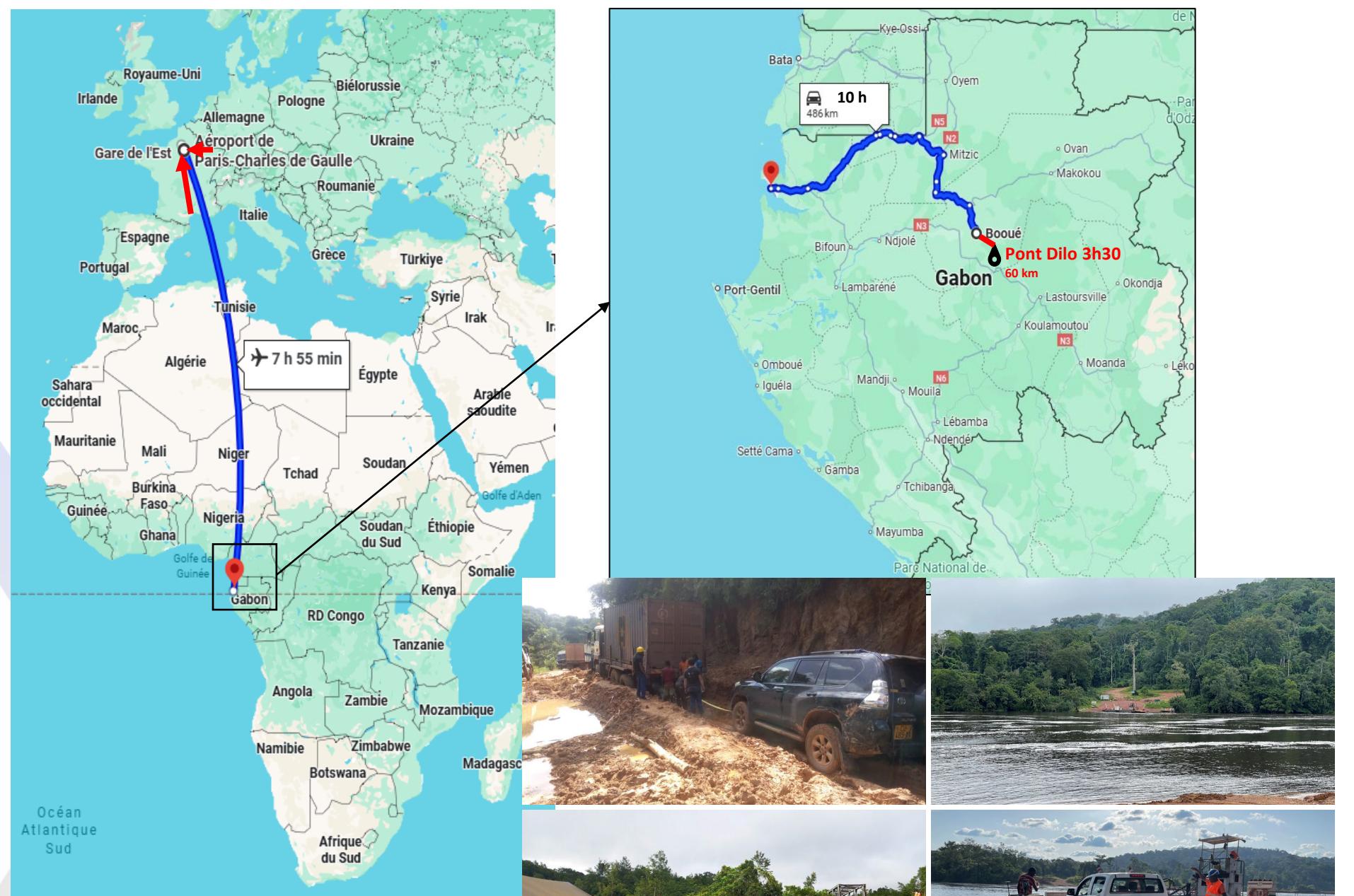


Contexte de crise

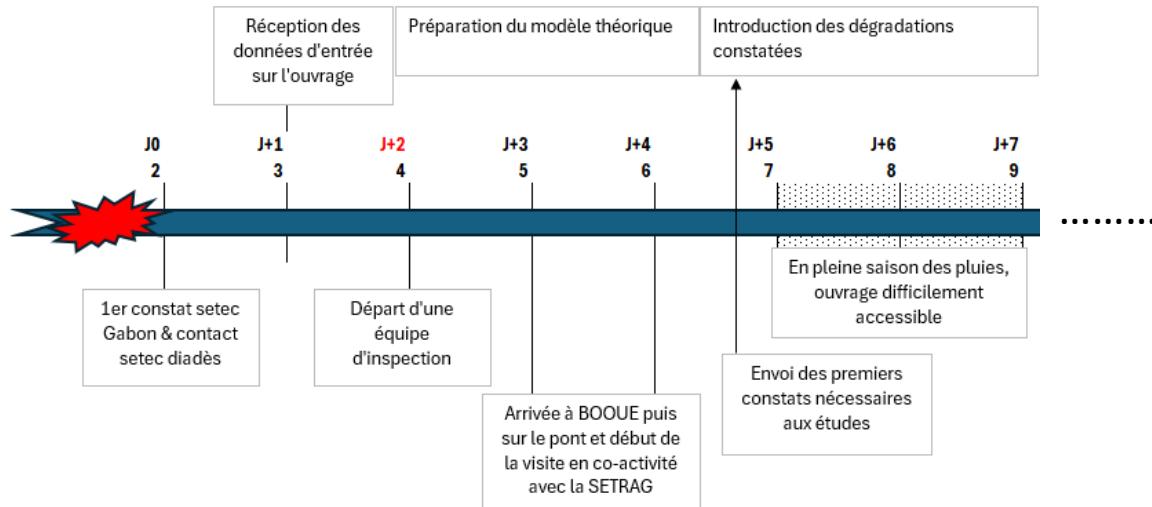
Une mobilisation en urgence

Une mobilisation en urgence





Une mobilisation en urgence



Une mobilisation en urgence

Des constats de défauts faits en coactivité avec la SETRAG pour la dépose des wagons

Multiples défauts de gravité variable

- Dégradation des assemblages
- Déformation des pièces
- Déchirures
- Arrachements
- ...



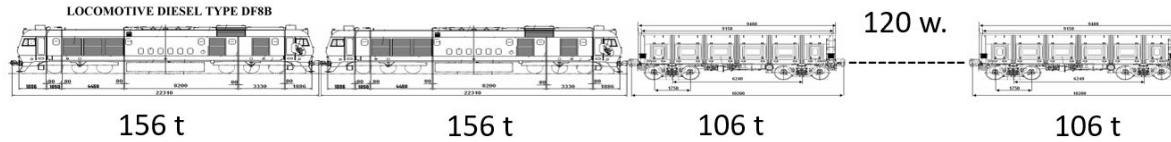


Une mobilisation en urgence

Une analyse structurelle alimentée par les constats

Se caler au mieux sur la réalité ... mais plutôt par excès

- Barres supprimées
- Dégradations de caractéristiques mécaniques
- Calcul aux règlements d'époque avec charges réelles



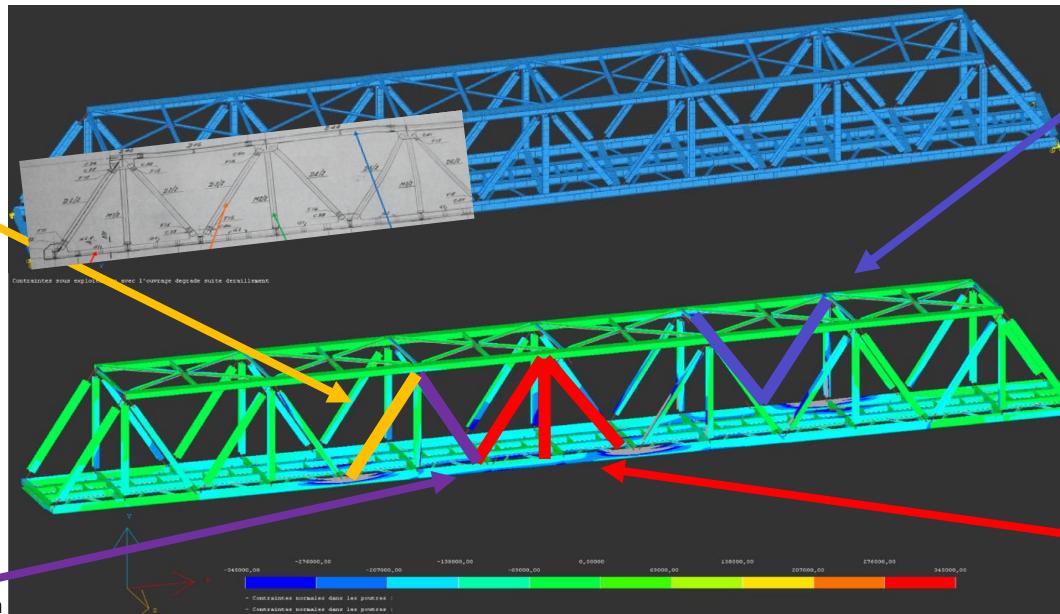
156 t

156 t

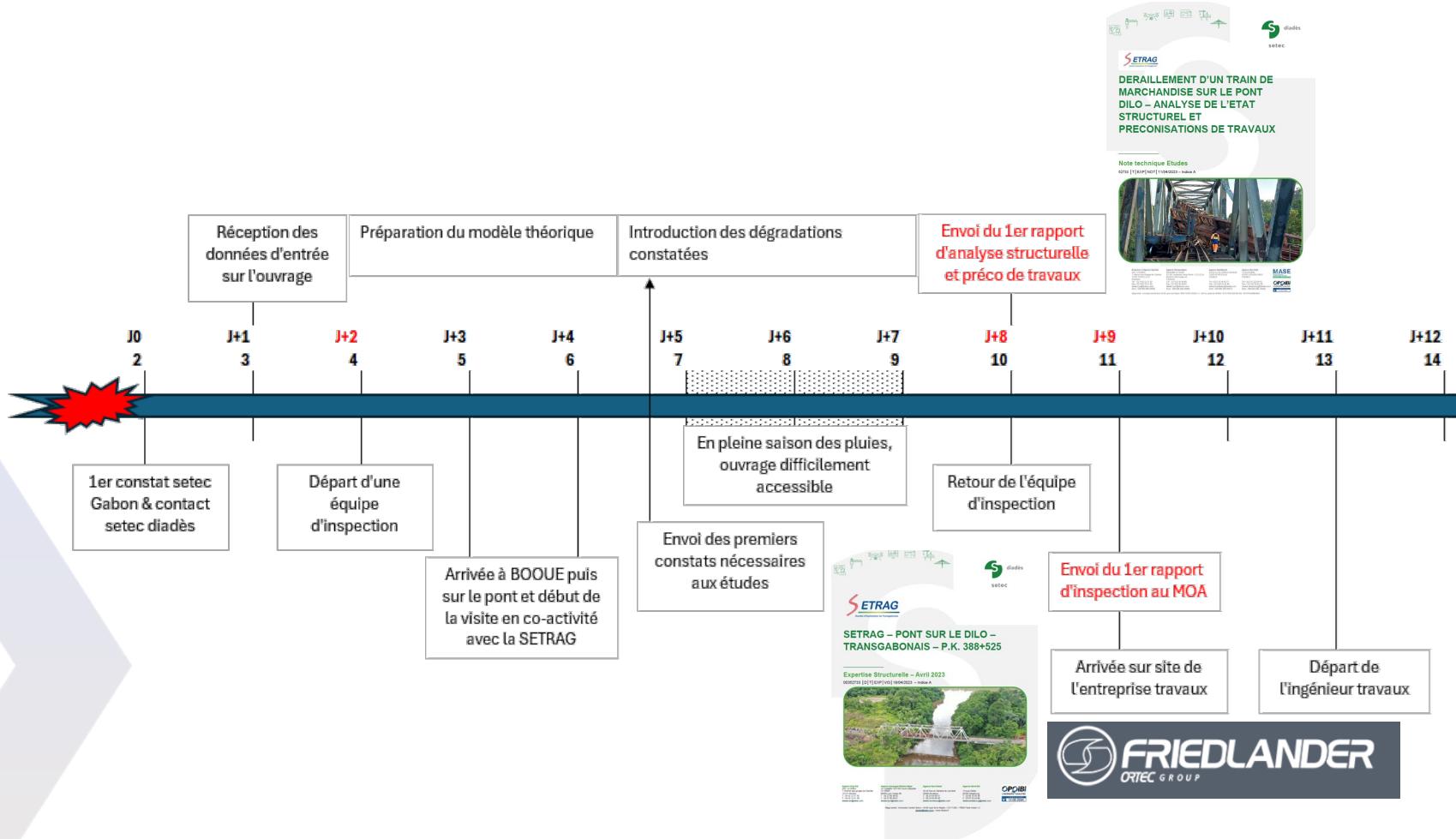
106 t

106 t

120 w.



Une mobilisation en urgence



Une réalité terrain particulière

Différences entre les préconisations et la réalisation

Une réalité terrain particulière

A situation d'urgence, contraintes particulières

- Un contexte politique très difficile
- L'utilisation des matériaux disponibles
- Des moyens sur site très limités
- Des méthodes de travail « inhabituelles »

Une réalité terrain particulière

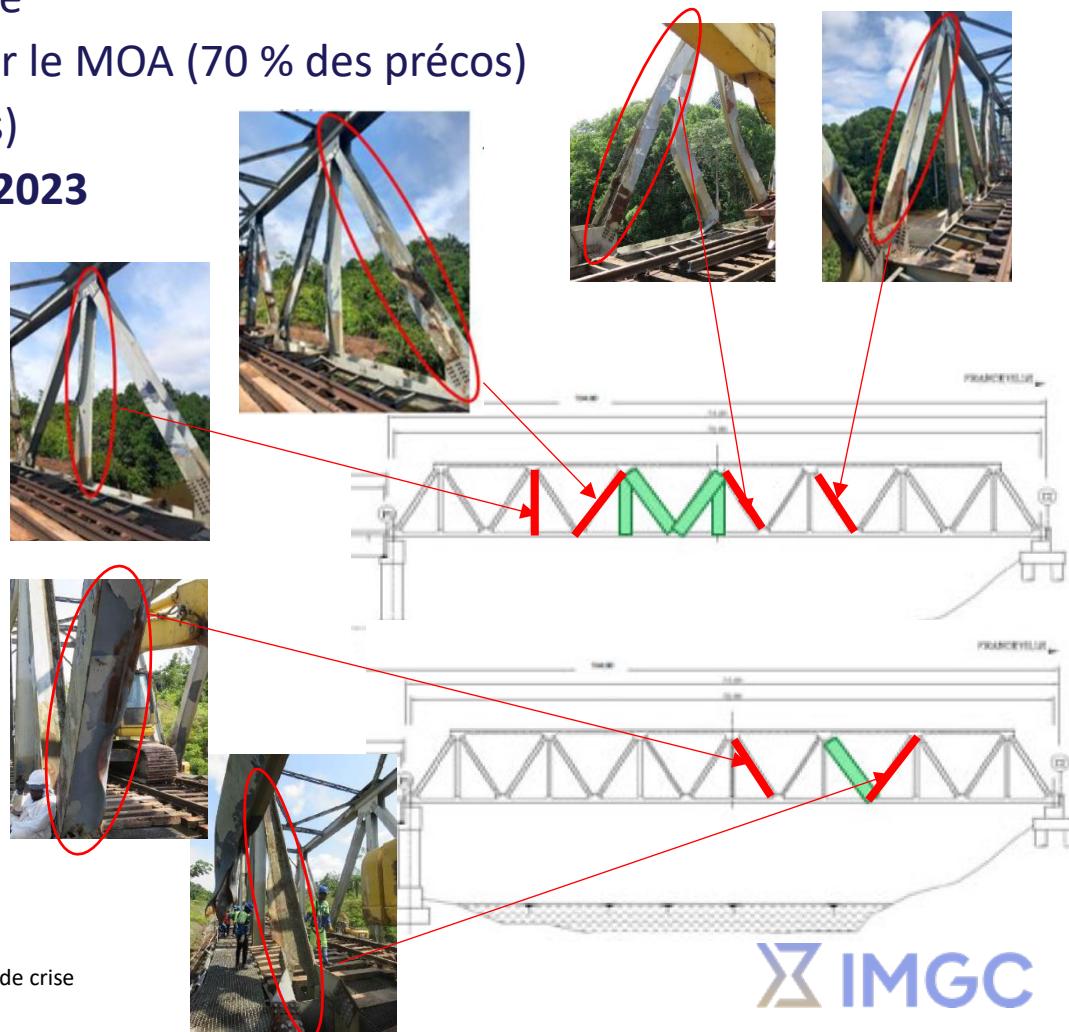
A situation d'urgence, contraintes particulières

- Un contexte politique très difficile

➔ Pérимètre des travaux réduit par le MOA (70 % des précos)

➔ Périmètre réel (50 % des précos)

Réouverture de la ligne le 21/04/2023



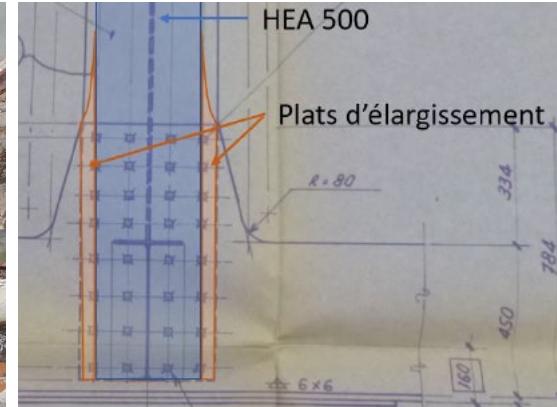
Une réalité terrain particulière

A situation d'urgence, contraintes particulières

- L'utilisation des matériaux disponibles

HEA 500 en S355 JR !

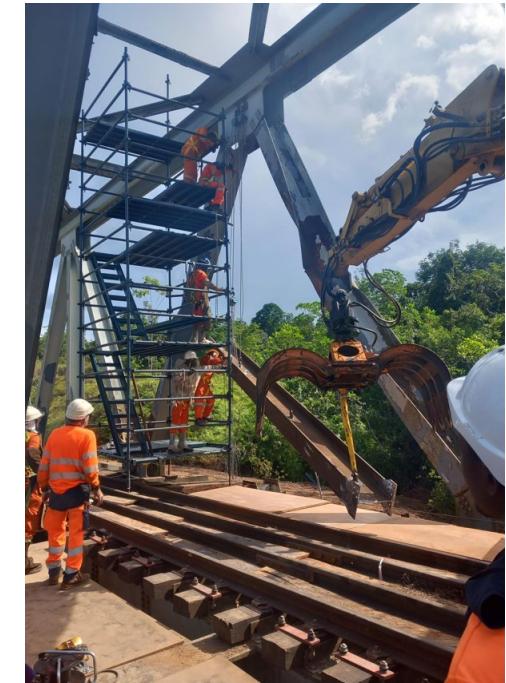
Boulons ordinaires 8.8 !



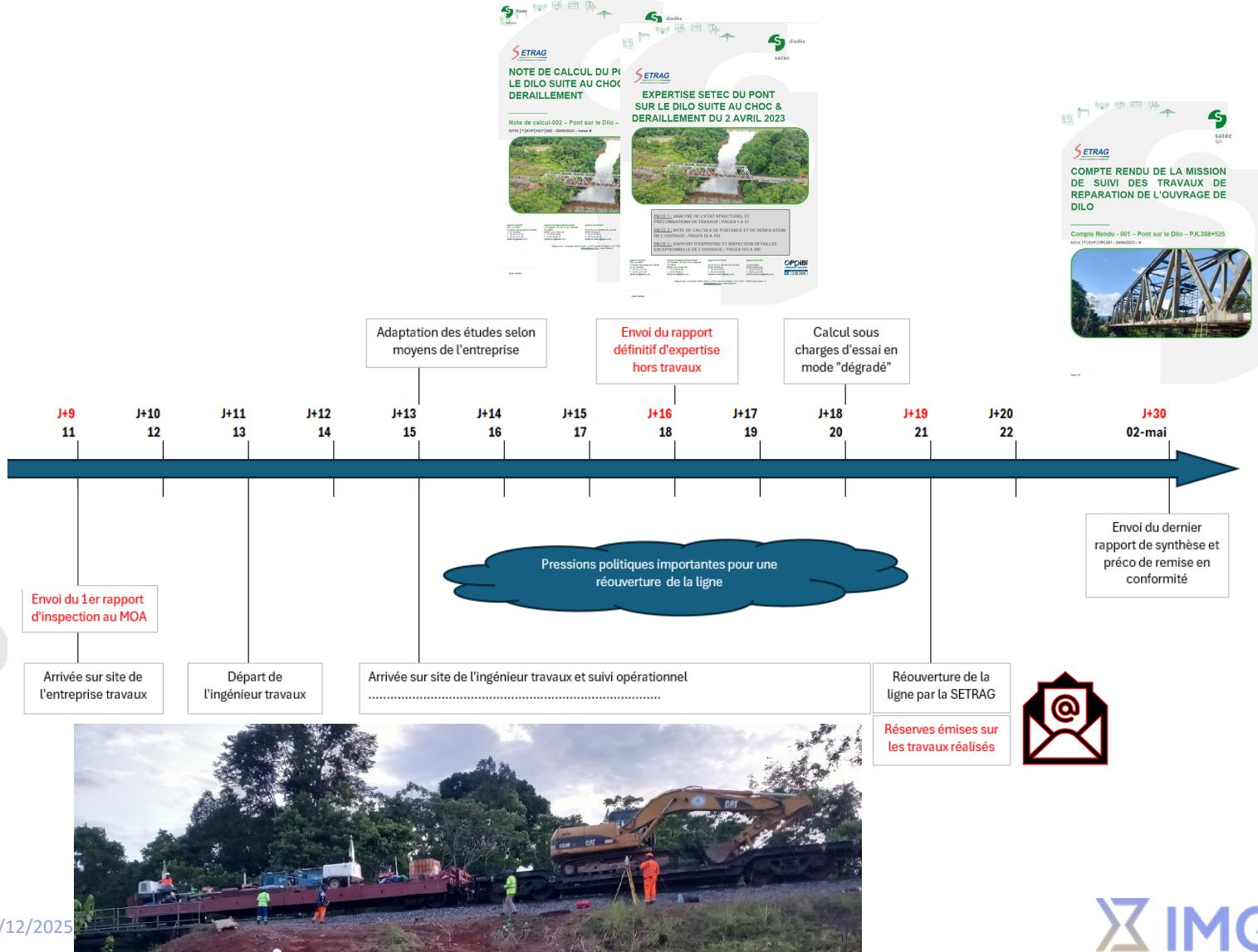
Une réalité terrain particulière

A situation d'urgence, contraintes particulières

- Des moyens sur site très limités
Aucun système de reprise des efforts !
- Des méthodes de travail « inhabituelles »
Perçage au chalumeau !



Une réalité terrain particulière



Et les suites ...

Et les suites ...

Au-delà des réserves, au départ de setec du site la Setrag s'est engagée

- A contrôler et remplacer tous les boulons 8.8 (avant fin 04/2023)
- A remplacer les 6 éléments restants (courant mai 2023)
- A remettre l'ouvrage dans son état initial en changeant les HEA500
- A effectuer les « réparations secondaires »

Quelques préconisations complémentaires

- Compléter les contrôles géométriques sur OA
- Compléter le recalcul de l'ouvrage
- Mettre en conformité les états de surface des éléments

Merci

renaud.leconte@setec.com



Ingénierie de la Maintenance du Génie Civil