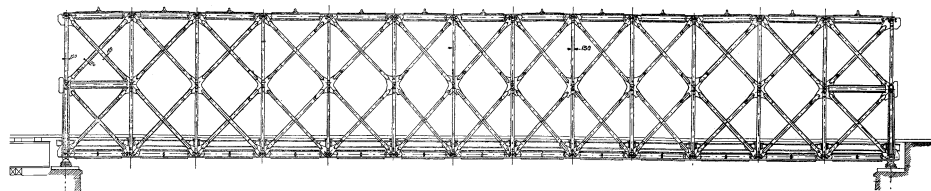
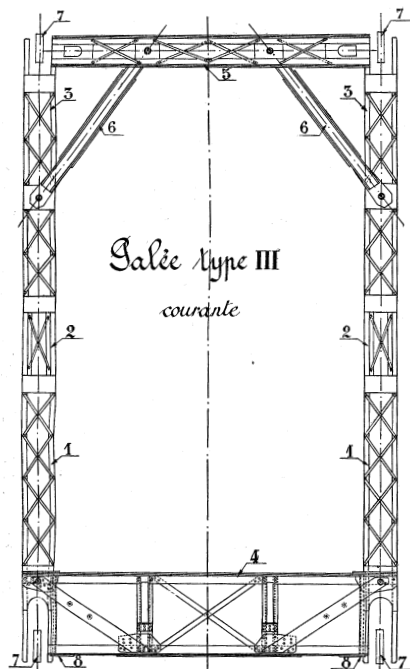


Élévation du pont Henry type 16 de Burnhaupt

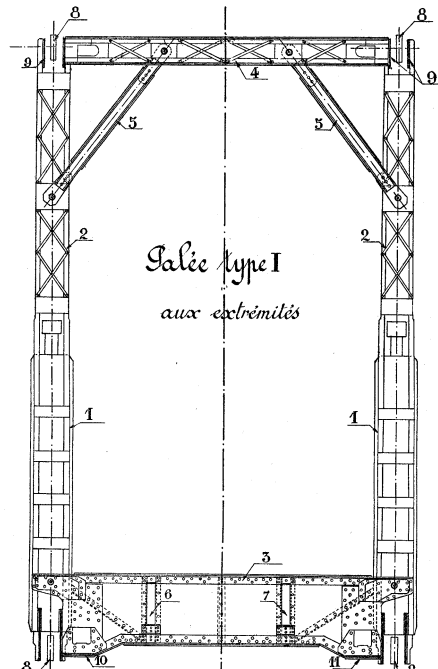


Détail des palées



Composition

1	Montant du cours. Tronçon inférieur	12
2	Tronçon médian	12
3	Tronçon supérieur	12
4	Poutrelle du cours	1
5	Entrelaie sup ^{re} des poutres, ordinaire	1
6	Contrefiche, ordinaire	1
7	Gouttières entrelaies des membrures du cours	12
8	Gouttières du contreventement hor ^z du cours	12
9	Boulons	16
10	Tronçon médian	12
11	Tronçon supérieur	12
12	Tronçon inférieur	12
13	Tronçon médian	12
14	Tronçon supérieur	12
15	Tronçon inférieur	12
16	Tronçon médian	12



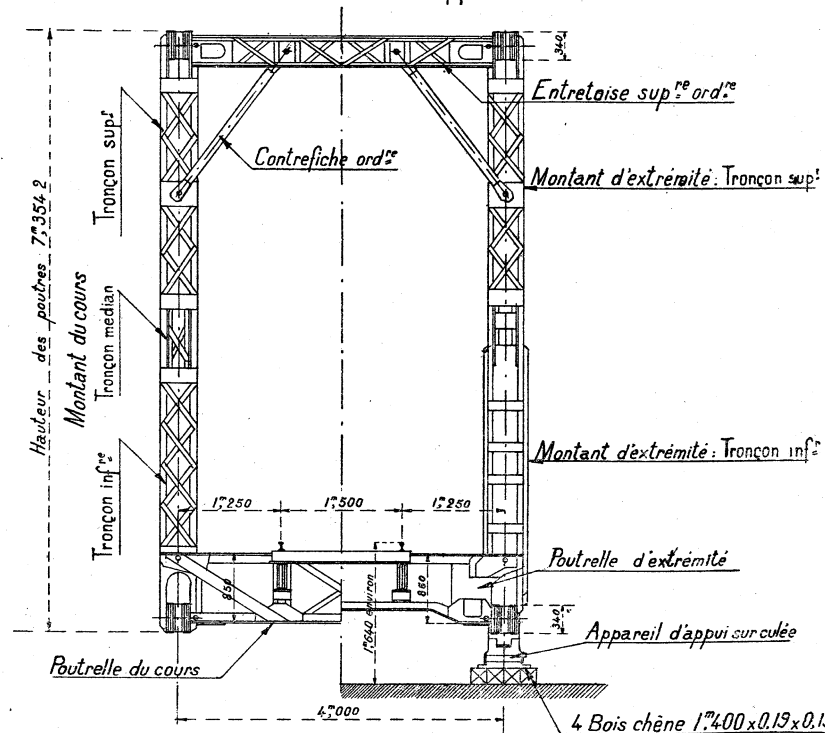
Composition

1	Montant d'extrémité. Tronçon inférieur	2
2	Tronçon médian	2
3	Tronçon supérieur	1
4	Poutrelle d'extrémité	1
5	Entrelaie supérieure des poutres, ordinaire	1
6	Contrefiche, ordinaire	2
7	Arbouts de membrures et de longerons. Semelles	5
8	Gouttières entrelaies des membrures d'about	4
9	Gouttières d'about	4
10	Gouttières du contreventement horizontal d'about, à droite	1
11	Gouttières du contreventement horizontal d'about, à gauche	1
12	Boulons	2
13	Tronçon médian	2
14	Tronçon supérieur	2
15	Tronçon inférieur	2
16	Tronçon médian	2
17	Tronçon supérieur	2
18	Tronçon inférieur	2
19	Tronçon médian	2
20	Tronçon supérieur	2
21	Tronçon inférieur	2
22	Tronçon médian	2
23	Tronçon supérieur	2
24	Tronçon inférieur	2
25	Tronçon médian	2
26	Tronçon supérieur	2
27	Tronçon inférieur	2
28	Tronçon médian	2
29	Tronçon supérieur	2
30	Tronçon inférieur	2
31	Tronçon médian	2
32	Tronçon supérieur	2
33	Tronçon inférieur	2
34	Tronçon médian	2
35	Tronçon supérieur	2
36	Tronçon inférieur	2
37	Tronçon médian	2
38	Tronçon supérieur	2
39	Tronçon inférieur	2
40	Tronçon médian	2
41	Tronçon supérieur	2
42	Tronçon inférieur	2
43	Tronçon médian	2
44	Tronçon supérieur	2
45	Tronçon inférieur	2
46	Tronçon médian	2
47	Tronçon supérieur	2
48	Tronçon inférieur	2
49	Tronçon médian	2
50	Tronçon supérieur	2
51	Tronçon inférieur	2
52	Tronçon médian	2
53	Tronçon supérieur	2
54	Tronçon inférieur	2
55	Tronçon médian	2
56	Tronçon supérieur	2
57	Tronçon inférieur	2
58	Tronçon médian	2
59	Tronçon supérieur	2
60	Tronçon inférieur	2
61	Tronçon médian	2
62	Tronçon supérieur	2
63	Tronçon inférieur	2
64	Tronçon médian	2
65	Tronçon supérieur	2
66	Tronçon inférieur	2
67	Tronçon médian	2
68	Tronçon supérieur	2
69	Tronçon inférieur	2
70	Tronçon médian	2
71	Tronçon supérieur	2
72	Tronçon inférieur	2
73	Tronçon médian	2
74	Tronçon supérieur	2
75	Tronçon inférieur	2
76	Tronçon médian	2
77	Tronçon supérieur	2
78	Tronçon inférieur	2
79	Tronçon médian	2
80	Tronçon supérieur	2
81	Tronçon inférieur	2
82	Tronçon médian	2
83	Tronçon supérieur	2
84	Tronçon inférieur	2
85	Tronçon médian	2
86	Tronçon supérieur	2
87	Tronçon inférieur	2
88	Tronçon médian	2
89	Tronçon supérieur	2
90	Tronçon inférieur	2
91	Tronçon médian	2
92	Tronçon supérieur	2
93	Tronçon inférieur	2
94	Tronçon médian	2
95	Tronçon supérieur	2
96	Tronçon inférieur	2
97	Tronçon médian	2
98	Tronçon supérieur	2
99	Tronçon inférieur	2
100	Tronçon médian	2

Le pont du génie militaire Henry type 1916 à 2 étages

Historique et caractéristiques

Sections du pont Henry type 16 de Burnhaupt
dans le cours sur appuis.



Longueur de portée: 43,215 m à l'axe de la palée
Nombre de sections: 13
Type des panneaux: G, GI et R
Type des palées: I courante, III d'extrémité

Nombre d'appuis: 4, point fixe côté Cernay
Gabarit: passe-partout EST-Etat-Nord-PO-PLM-Midi
Masse totale: 160 tonnes
Culées: en béton coulées sur place

Capricieuse Doller

De tous temps, la Doller, cours d'eau capricieux qui prend naissance à quelques kilomètres de là, au pied du Ballon d'Alsace, et rejoint l'Ill près de Mulhouse, a creusé plusieurs lits dans les dépôts glaciaires qui forment le sol des environs de la gare de Burnhaupt. Les galets ronds et le sable qui forment les berges de la rivière sont sujets à des mouvements à chaque crue exceptionnelle. Des travaux successifs ont été menés pour ramener la rivière dans son lit, en amont du pont ferroviaire la franchissant.



Le pont provisoire malmené par la furieuse doller; Un provisoire... qui ne durera pas!

Le 29 Décembre 1947, gonflée par la pluie et la fonte des neiges, la Doller forme un méandre qui va littéralement raboter le talus du chemin de fer sur une soixantaine de mètres après le PK 7,588. La voie se retrouve suspendue dans le vide, et il n'est pas possible de ramener la rivière dans son ancien lit rempli d'alluvions.

La circulation des trains fut interrompue durant 2 mois, nécessaires à la construction d'un pont provisoire en poutrelles à trois ouvertures, sur palées de pieux en bois. Malgré les protections installées (rideaux de palplanches, gabions, perrés maçonnés), de nouvelles poussées des eaux finirent par provoquer l'affouillement côté Cernay. La forte crue des 13 et 14 novembre 1950 minant les fondations jusqu'à près de 4,50 m provoqua un déchaussement des pieux. Le train fut retenu de justesse à Aspach, évitant une catastrophe.

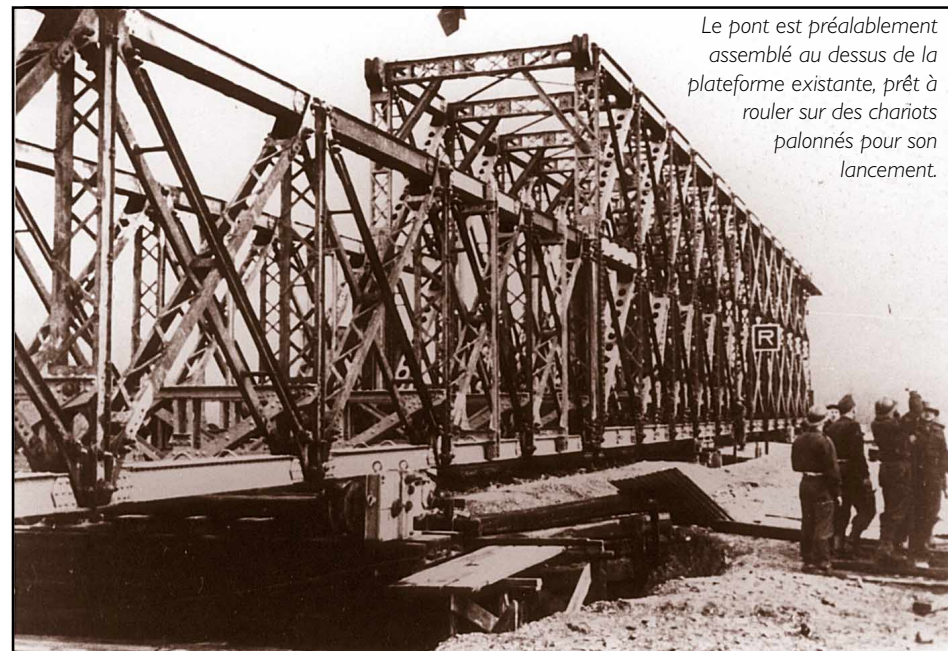
Le pont henry type 16 en remplacement du talus

La SNCF s'adressa à l'autorité militaire qui put mettre à sa disposition et lancer un pont Henry type 1916 à deux étages, sur une portée de 43m et 13 éléments. Les travaux préparatoires furent confiés aux entreprises Zublin et Perrière, et aux ateliers de construction métalliques d'Héricourt. La 2e compagnie du 1er bataillon de Sapeurs de Travaux lourds du 5e Régiment de Sapeurs du Génie de Versailles fut chargée du montage et du lancement du pont métallique Henry.

Les travaux commencèrent début décembre 1950 et furent conduits avec une seule interruption de 3 semaines pour intempéries, par un froid sibérien. Le pont fut assemblé en trois semaines par les sapeurs du génie, et lancé le 30 mars 1951. Le pont pesant 160 tonnes environ, fut lancé depuis la rive côté Cernay à l'aide d'un becquet et d'une structure Henry 16 à simple étage et de contrepoids (culasses) placés à l'arrière de l'ouvrage, côté Cernay.



Le 6 avril 1951, l'essai officiel eut lieu en présence de MM le Général Pique Aubrun, Gouverneur Militaire de Strasbourg, M le Préfet de Thann, le Colonel Jeoffroy, commandant le 5^e Régiment des Sapeurs du Génie de Versailles, des officiers du régiment ainsi que les représentants de la SNCF, des autorités militaires locales et des entreprises impliquées dans le projet.



Le pont est préalablement assemblé au dessus de la plateforme existante, prêt à rouler sur des chariots palonnés pour son lancement.

Un becquet est vissé en bout du pont, ainsi que des raidisseurs dans les six premières travées. Un treuil à main, ancré sur l'autre rive assure la traction. Le becquet aboutira sur le rouleau à palonnier que l'on voit de l'autre côté de la rivière. La digue du déversoir en béton qui existe actuellement sous le pont n'est pas encore construite.

