

Avec la participation de :



▲ Vue du viaduc par drone, 2020 [setec diades]

UN MONUMENT AUTHENTIQUE ET RARE, DE GRANDE VALEUR

UN MONUMENT PEU MODIFIÉ DEPUIS SA CONSTRUCTION

1911-1913 : la construction

La construction du pont commença par le creusement des galeries d'amarrage dans les massifs rocheux granitiques et celui du tunnel côté Soursac. Les piles maçonnées furent ensuite fondées sur la roche granitique. Quand la hauteur de celle-ci atteignit la hauteur du futur tablier, on mit en place le « télécharge » (système Arnodin pour le montage des ponts) qui facilite l'approvisionnement du chantier sur les deux rives. Après la pose des chariots de dilatation au sommet des piles de 45 m de haut, commença la phase du levage des câbles des deux fermes de suspension.

Les deux câbles Ordish rejoignent les deux têtes de piles et sont utilisés pour le déplacement d'un chariot qui transporte des éléments sur toute la largeur de la travée.

Une fois les deux parties centrales des fermes de suspension posées et réglées, on commença le lancement du tablier. On fixa chaque pièce du pont et les entretoises à ses suspensions en partant du centre puis on y posa les poutres de rive, les longérons, les croisillons et le platelage.

1927 : mise en place d'une nacelle d'inspection

Afin de faciliter l'entretien de l'ouvrage, une nacelle d'inspection est mise en œuvre. Pour cela, le chemin de roulement de la nacelle est installé dans l'épaisseur des pièces du pont, fixé à celles-ci et aux poutres de rive.

1960 : fermeture de la ligne de tramway, ouverture de la circulation automobile

La ligne du Transcorrézien sera fermée en 1960 compte tenu du déficit économique qu'elle subit face à la concurrence du trafic routier. Les rails des voies ferrées sont démontés cette même année. Le viaduc est aménagé en pont routier et des chasse-roues de guidage ainsi qu'un revêtement en enrobé lui sont rapportés.

1977-1983 : dégradation du pont et premières expertises

A partir de 1977, l'état du viaduc préoccupe la Direction Départementale de l'Équipement de la Corrèze, qui commande une première inspection détaillée menée par le C.E.T.E. de Lyon et de Bordeaux. Cette première inspection conclut que le pont est en bon état général et peu sollicité par le trafic.

1983 : remplacement des câbles U3 aval pour analyse

En 1983, l'entreprise Arnodin prélève deux câbles U3 sur la suspension pour analyse. L'étude des câbles déposés a montré que toutes les ruptures se situaient dans la deuxième couche de fils et que toutes les couches étaient très corrodées. Sur 3 m, on compte 12 fils rompus. Le phénomène de rupture fissurante sous tension est diagnostiqué, conséquence de la composition chimique défectueuse du câble. Les câbles U3 aval sont remplacés.

1985 : travaux d'urgence, remplacement des câbles de retenue et éléments d'amarrage

Les inspections réalisées depuis 1977 et la dernière auscultation électromagnétique des câbles de 1983, corroborée par les tests destructifs de 1983, mènent à la décision de travaux d'urgence sur le viaduc. Les câbles de retenue sont remplacés, y compris les culots et leurs étriers hauts et bas. Les câbles d'amarrage au nombre de 4 sont remplacés par 8 tirants d'amarrage. Les coussinets déviateurs sont remplacés. Des travaux sur les maçonneries sont faits.

1992-2000 : reconnaissance de la valeur patrimoniale de l'ouvrage

La fermeture du viaduc à la circulation automobile est déclarée en 1992.

Afin de prévenir la destruction de l'ouvrage, celui-ci est inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques en 1995. En 1999, le Conseil Général de la Corrèze commande à Bertrand Lemoine un mémoire sur le viaduc des Rochers Noirs en vue de son classement. La demande de classement au titre des monuments historiques est effective en décembre 2000.

2005 : constat de péril et fermeture de l'ouvrage

Dans le cadre d'une étude préalable à la sauvegarde et la mise en valeur de l'ouvrage menée à partir de 2005, le bureau d'études Artcad fait réaliser des essais sur les barres filetées pour ancrage des câbles. Les essais et mesures effectués imposent la fermeture de l'ouvrage qui sera actée par arrêté municipal en juillet 2005.

UN DES DERNIERS EXEMPLES DU SYSTÈME GISCLARD

Dans son mémoire commandité par le Conseil Général de la Corrèze « Le Viaduc des Rochers Noirs - Un pont Gisclard Modèle », édité en 1999, et qui participa au classement de l'ouvrage en décembre 2000, Bertrand Lemoine écrit : « Des quarante-et-un ponts Gisclard construits dans le monde, seuls cinq subsistent en France avec certitude : le pont de la Cassagne, le viaduc des Rochers Noirs, le pont du Bourret, le pont de Lézardrieux et le pont de Vitry. Deux sont aujourd'hui classés monuments historiques : le pont de la Cassagne et le pont du Bourret. Si le premier est d'un intérêt équivalent au viaduc des Rochers Noirs par ses dimensions, sa technicité et son caractère architectural et paysagé, le second est assurément d'un intérêt bien moindre ». Il ajoute : « Le viaduc des Rochers Noirs présente l'intérêt d'être conservé dans un état

quasiment intact depuis sa construction. La suspension est celle d'origine, à l'exception des câbles de retenue et de deux haubans qui ont été remplacés pour être soumis à des essais lors de l'expertise du pont réalisée il y a quelques années. Le tablier d'origine en acier est encore intégralement en place et n'a pas été modifié. Lors de la désaffectation de la ligne ferroviaire en 1960, les rails ont été déposés et une dalle de roulement en béton a été coulée. Cette dalle a été enlevée en 1998 pour rendre au pont son état d'origine. Il est néanmoins certain qu'il faut remplacer à l'identique la suspension d'origine et remettre l'ensemble en peinture ». Les autres ponts encore existants et d'une échelle comparable ne présentent, en effet, pas la même authenticité.

VALEUR PATRIMONIALE ET PARTI D'INTERVENTION GÉNÉRALE

Les qualités intrinsèques du viaduc des Rochers Noirs ayant justifié son classement au titre des monuments historiques peuvent être résumées ainsi :

• Rareté et authenticité de la forme

Le viaduc des Rochers Noirs demeure l'un des seuls exemples de pont Gisclard encore conservés aujourd'hui. Sa rareté au sein d'un corpus certes conséquent au XX^e siècle mais désormais très lacunaire, en fait, par conséquent, un ouvrage particulièrement important à conserver, à protéger et à mettre en valeur.

• Valeur mémorielle

Le viaduc des Rochers Noirs revêt un intérêt mémoriel. Il demeure la mémoire du passage du Transcorrézien et, plus largement, du développement du réseau ferré à l'échelle locale en France.

• Originalité et qualité du dessin

Le dessin du système Système Gisclard est élégant et technique. La légèreté des câbles par rapport à la massivité des piles ancrées dans la roche granitique est spectaculaire. On peut également souligner l'homogénéité du tablier (charpente, platelage, garde-corps) entièrement fait de métal.

• Recherche d'amélioration technique

Le système Gisclard, depuis les premières passerelles militaires n'a cessé d'être perfectionné, notamment après l'acquisition de la licence d'exploitation par Ferdinand Arnodin en 1900.

> ne pas rétrograder le pont, rester ouvert aux techniques actuelles

> s'adapter aux nouveaux usages suivant l'esprit des ouvrages d'art où la forme suit la fonction.

Le viaduc des Rochers Noirs est caractérisé par sa grande authenticité de matière et de forme. Ce pont de plus de 100 ans a connu très peu de modifications et remplacements qui furent limités au strict nécessaire. Mais l'état de dégradation avancé du pont a conduit à son abandon actuel et sa réhabilitation ne pourra se faire sans remplacements.

La réhabilitation du viaduc des Rochers Noirs veille au respect des critères suivants :

• Respect de l'authenticité de la forme et de la matière

La restauration en conservation est privilégiée pour une préservation maximale de la matière ancienne.

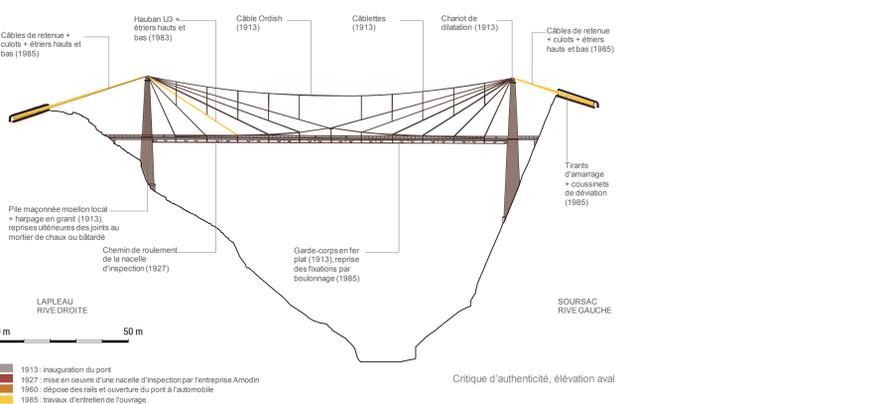
Un arbitrage est réalisé pour chaque élément en tenant compte des études historiques, mais aussi de l'état structurel et sanitaire des matériaux pour déterminer si la conservation en est possible. Dans le cas inverse, une substitution à l'identique des éléments de valeur sera envisagée.

• Innovation

Quand les techniques traditionnelles se révèlent inadéquates, l'introduction de techniques d'aujourd'hui ou d'innovations, éventuellement réversibles, est envisagée pour garantir le renforcement de la structure. L'idée étant de ne pas rétrograder le pont et ainsi, de rester ouvert aux technologies actuelles.

• Usages & fonctions

Afin de faire revivre ce patrimoine et de permettre son accessibilité à tous, il sera recherché un équilibre et un dialogue formel entre usage et conservation patrimoniale.



▼ Repérage des ponts Gisclard dans le monde



▼ Repérage des ponts Gisclard en France

