

Les « grands sites » créés par les ouvrages d'art ferroviaires

Anne Fortier-Kriegel



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/571>

DOI : 10.4000/rhcf.571

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 novembre 2005

Pagination : 93-100

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Anne Fortier-Kriegel, « Les « grands sites » créés par les ouvrages d'art ferroviaires », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 32-33 | 2005, mis en ligne le 16 mai 2011, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/571> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.571>

Les « grands sites » créés par les ouvrages d'art ferroviaire

Avec les grands ouvrages attachés au réseau ferré, l'ingénieur va tout oser : il va oser franchir les vallées les plus profondes, là où on n'avait jamais osé implanter un édifice ; il va oser s'imposer, dans une sorte de force et d'inconscience, face à la nature. Les grands ouvrages sont, à travers l'exploit technique qu'ils permettent, la marque de la modernité. Outre cette modernité, tant attendue et promise depuis le siècle des Lumières, ils sont aussi l'expression de la liberté, de l'invitation au voyage : c'est dire combien ils font rêver.

Après la première ligne construite en 1837 de Paris au Pecq, le réseau se centre sur Paris et se développe surtout sous le Second Empire, c'est-à-dire dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Si, en 1855, la France compte 5 500 kilomètres de voies, ce qui est peu par rapport à l'Angleterre qui en possède alors 14 000, ou même à la Belgique, en 1913 il comptabilise 39 500 kilomètres grâce au plan Freycinet lancé par la Troisième République. Aux villes importantes désormais reliées s'adjoint un réseau local qui recouvre de ses mailles l'intégralité du sol français et qui fonctionne partout comme un véritable tramway d'aujourd'hui jusque dans les campagnes les plus reculées. Le chemin de fer devient un transport de masse : avec la circulation des êtres et des biens, il est une expression du pacte républicain. Le réseau ferré, plus encore que celui de la route ou du canal, contribue à l'unification du territoire national. Alors que l'heure varie encore entre les villes, le réseau ferré permet l'adoption d'un temps commun sur l'Hexagone.

Le développement considérable du réseau des voies de chemin de fer exige de nouvelles solutions techniques pour franchir les rivières, les vallées et les montagnes. On utilise de nouveaux matériaux, le fer à partir des années 1850, puis l'acier à partir des années 1890. C'est pour toutes ces raisons, modernité, expression du pacte républicain, que les grands ouvrages d'art ont une valeur symbolique et sont ressentis comme les monuments du paysage.

La construction de grands viaducs présente une double qualité : une esthétique interne à l'ouvrage, mais aussi un enrichissement par rapport au site traversé.

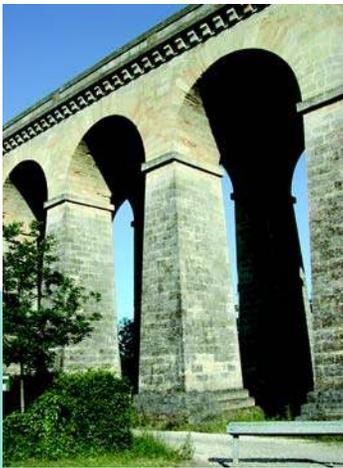
Ainsi, le viaduc de Garabit, construit de 1882 à 1884 par Gustave Eiffel, marque l'avènement des grands arcs métalliques (fig. 1). Sa masse irréaliste, sa transparence, la légèreté des arcs métalliques, le dynamisme de son équilibre lui confèrent une élégance reconnue par tous. Indiscutablement, sa présence a magnifié ce site du Cantal. D'abord parce qu'il est un objet étranger, symbole d'une technologie élaborée. Ensuite, parce que sa qualité esthétique tient dans le contraste entre sa géométrie propre et la morphologie moins ordonnée de la vallée de la Truyère. Mais cet enrichissement vient aussi du fait qu'il constitue un outil de lecture et de compréhension de la géographie traversée. Il permet en effet d'appréhender et de mesurer très précisément par la longueur de son tablier la largeur de la vallée, ici de 448 mètres, tandis que la hauteur de ses hautes piles nous indique la profondeur de la Truyère.



▲ Figure 1. Viaduc de Garabit sur la Truyère (affluent du Lot, Cantal), ligne Béziers-Neussargues, juin 1995. © La Vie du rail, cl. C. Besnard.
7 piles de fer forgé, tablier 564,85 m, hauteur initiale au-dessus de l'étiage : 122,5 m (depuis 1959 : 95 m). Léon Boyer (1851-1886), ingénieur de la ligne, Gustave Eiffel (1832-1923), constructeur, Maurice Koechlin (1856-1946), études, 1884 (ligne ouverte en 1888). Source : Structurae.

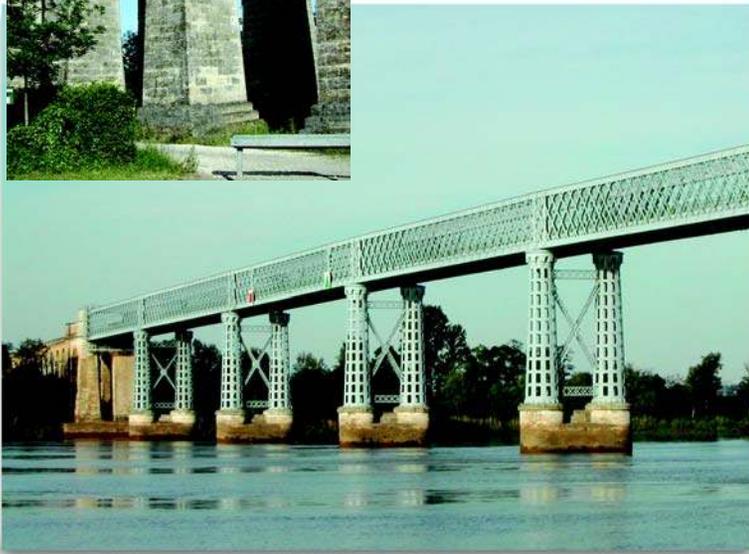
À Saint-André-de-Cubzac le travail de l'ingénieur a marqué la majesté d'un site fluvial : la Dordogne atteint ici 500 mètres de large et elle est traversée par deux grands ouvrages exceptionnels. Le premier, unique en France, est un monument de 2 km de long dont on voit ici le splendide viaduc d'accès en pierre (fig. 2).

L'ingénieur Marie Fortuné de Vergès (1794-1864) est l'auteur de ce pont-piles de la première moitié du XIX^e siècle, construit en 1839 et transformé par Eiffel en 1883 qui le dote d'un tablier métallique. Le travail du métal, caractérisé par des piles creuses, est superbe (fig. 3).



◀ Figure 2

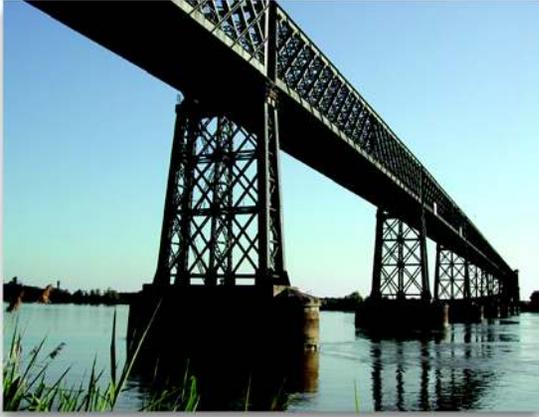
▼ Figure 3



▲ Figures 2 et 3. Pont-route de Saint-André-de-Cubzac sur la Dordogne (Gironde), mai 2005. © et cl. V. Le Quéré / Structurae.

553 mètres divisés en 8 travées, fer forgé. Fortuné de Vergès, 1836, Établissements Gustave Eiffel, 1883, Entreprise générale industrielle du Sud-Ouest et Anciens Établissements Eiffel (reconstruction, 1947-1948). Source : Structurae.

Ce pont trouve un écho dans le viaduc ferroviaire construit trois cents mètres plus loin sur des points d'appuis crénelés. Cet ouvrage remarquable a été construit en 1886 sur les plans d'Eiffel. La partie centrale, en poutre caisson ajourée, franchit la Dordogne très haut, à 26,50 mètres au dessus de l'étiage (fig. 4). Deux viaducs d'accès de longueur inégale le raccordent au niveau des rives (fig. 5).



◀ Figure 4



Figure 5 ▶

▲ Figures 4 et 5. Pont ferroviaire de Cubzac-les-Ponts (Gironde) sur la Dordogne, mai 2005. © et cl. V. Le Quéré / Structurae.

Ligne Paris-Bordeaux, 1886. Longueur totale : 2 178 m, portée principale : 73,60 m, fer forgé. Gérard, ingénieur, Fives-Lille et Cail, constructeurs. Source : Structurae.

Quand on regarde l'ensemble du site en vue aérienne on voit que ces ouvrages constituent un trait d'union entre deux mondes autrefois séparés, entre deux rives qu'ils réunissent. La trajectoire des ouvrages, proches l'une de l'autre, fait de ce lieu préservé un paysage patrimonial moderne attaché à l'art de l'ingénieur.

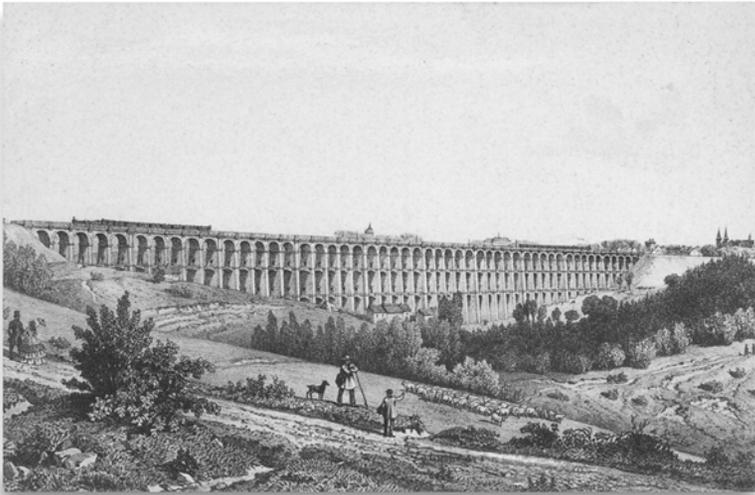
Après le fer, le viaduc de la Recoumène est un grand ouvrage en maçonnerie construit en 1926 en pierre basaltique et en mortier de ciment par l'ingénieur Paul Séjourné (fig. 6). D'une belle élégance, il marque le chant du cygne de l'utilisation de la pierre pour les grands ouvrages d'art. Le viaduc de la Recoumène illustre la conception selon laquelle les ouvrages d'art doivent être des observatoires exceptionnels des sites traversés. Il donne en effet l'occasion de voir le paysage comme on ne l'avait jamais vu auparavant, ménageant des points de vue imprenables. Avec ses arches qui culminent à 65 mètres, le viaduc franchit la vallée forestière de la Gazeille en une longue courbe qui dessine la largeur de la vallée, tandis que ses piles géantes nous informent sur sa profondeur. Il appartient aujourd'hui à un parcours paysager privilégié puisqu'il fait partie d'une ligne du réseau local jamais terminée qui devait relier Le Puy-en-Velay à la vallée du Rhône. Le viaduc de la Recoumène est aujourd'hui devenu un monument du paysage de la Haute-Loire et de l'Auvergne toute entière.



▲ Figure 6. Viaduc de la Récoumène (Haute-Loire), octobre 2004. © et cl. P. Bourret.

Paul Séjourné (1851-1939), ingénieur, 1926, 8 arches, portée principale 65,60 m, longueur totale 270 m, hauteur 25 m. Source : Structurae.

Le viaduc de Chaumont, en Haute-Marne, est aussi un ouvrage manifeste du paysage et des sites (fig. 7). La commune de Chaumont a très vite souhaité bénéficier du chemin de fer mais la ville, perchée sur une montagnette et séparée par une vallée, rendait difficile le passage du rail. Après plusieurs tentatives infructueuses, le projet dû à l'ingénieur strasbourgeois Eugène Décombe fut retenu en 1855 et le viaduc inauguré en 1857. Ce viaduc pyramidal comporte plus de 50 arches pour la plupart à trois niveaux.



▲ Figure 7. Viaduc ferroviaire de Chaumont (Haute-Marne), ligne Paris-Bâle. Lithographie de Maugendre, 1857. © La Vie du rail / Archives.

Le viaduc de Chaumont représente l'ouvrage créateur de site par excellence car il fait irruption dans la petite vallée fruitière de la Suize, créant une opposition forte avec les lignes du paysage (fig. 8). Non seulement la pierre s'oppose à la prairie, mais la géométrie de l'ouvrage crée le contraste. Sa régularité dessinée strie le paysage, permettant autant de fenêtres de lecture. C'est un sentiment de surprise qui crée la découverte et l'émotion ressentie : tel un géant il enjambe la campagne qui de la fenêtre du train se déroule comme dans un film.



▲ Figure 8. Le viaduc de Chaumont, août 1972. © La Vie du rail, cl. Henrard. Eugène Delcomble et Zeiller, ingénieurs (Compagnie de l'Est), 1857, longueur totale : 600 m, hauteur : 50 m. Source : Structurae.

Par ailleurs, il appartient à deux échelles, celle du terroir qu'il franchit et celle du territoire qui impose un franchissement dont l'échelle locale se dispenserait.

Le viaduc de Chaumont a été édifié pour être d'une grande solidité qui a été testée lors de la dernière guerre car les Allemands ne purent le faire sauter le 31 août 1944, malgré l'accumulation de tonnes d'explosifs qu'ils avaient déposées à la base de ses piles, et qui n'endommagèrent que trois arches sur 45 m (fig. 9).



Figure 9. ▶
Le viaduc de
Chaumont,
septembre 1944.
© La Vie du rail /
Archives.

On le voit, la beauté et l'utilité demeurent les principes des grands ouvrages ferroviaires du XIX^e siècle et du début du XX^e siècle. L'ouvrage doit être à la fois simple et spectaculaire pour frapper les esprits et emporter leur adhésion au pacte républicain. Derrière le caractère esthétique et technique qui induit leur durée et la tentation de l'exploit technique, ils représentent la composition de monuments créateurs de sites exceptionnels tout comme d'un projet moderne de société.

Références

Ouvrages d'art remarquables et leurs sites. Étude des modalités d'une politique de protection et de mise en valeur des ouvrages d'art remarquables et de leurs sites. Rapport du groupe de travail présidé par M. Jean Péra, ingénieur général des Ponts et Chaussées. Rapporteur : Anne Fortier-Kriegel, Ministère de l'Équipement, Éditions Villes et Territoires, mai 1995, 52 pages.

Voir le site www.strururae.de (version française : <http://fr.structurae.de/index.cfm>) pour sa base de données techniques sur les ouvrages d'art et sa banque d'images.
© Nicolas Janbert ICS, Internet Content Services.