

histoire les anciens ponts

Faut-il conserver les anciens ponts ?

Sans doute les ruines de grands massifs de maçonneries ont souvent un caractère pittoresque, et apprécié, et quand elles ne causent aucune gêne et ne présentent guère de danger, le mieux est sans doute de les abandonner telles quelles à leur sort. On voit ainsi parfois en rivière les piles d'anciens ouvrages dont les tabliers ont disparu, ou même les piles mélancoliques d'anciens grands viaducs dans la campagne, ou les pylônes ou portiques, modestes ou majestueux, qui rappellent seuls sur les rives le souvenir d'un pont suspendu... Mais lorsque les restes sont des amas de poutres, de ferrailles ou de blocs de béton, ils sont moins appréciés et voués plutôt à disparaître en décharge.

Le cas le plus fréquent et le plus difficile, est celui des vieux ponts, dont l'âge a parfois diminué les forces, et qui sont aujourd'hui insuffisants pour supporter les charges admises ou le nombre de voies de circulation devenues nécessaires. La question est alors : Faut-il les conserver quand ils ne rendent plus que de modestes services et présentent un intérêt patrimonial discutable, lorsque la disposition des lieux n'impose pas absolument de les détruire pour construire à la même place un ouvrage répondant aux besoins ? Sans doute on peut toujours les laisser emprunter par les véhicules de faible tonnage, bien que cette limitation soit difficile à faire respecter, et surtout par les piétons et les cyclistes, qui retrouvent de nos jours une place que l'on croyait presque disparue par suite de l'essor de l'automobile. Cette solution est souvent retenue dans les agglomérations où les ponts sont multiples et où l'on construit à nouveau, à Lyon comme à Paris, des passerelles pour piétons, qui y retrouvent "droit de cité". Ne va-t-on pas non plus y voir renaître, comme sous l'ancien régime, des ponts habités, offrant aux passants les éventaires de leurs boutiques ? Mais cette solution peut aussi trouver parfois sa place dans la campagne, où les marcheurs sont de plus en plus nombreux, pour de lointains pèlerinages ou pour de belles randonnées dans la nature si variée.

S'il y a maintenant bien des ponts routiers déclassés, les ponts ferroviaires sur lesquels rien ne passe sont encore bien plus nombreux. Tous ces anciens viaducs parfois couverts de ronces nous donnent un exemple de ce qui peut arriver. Faut-il en rester là ?

*Georges REVERDY
Ingénieur Général Honoraire
des Ponts et Chaussées*

Suite dans la prochaine Lettre.

A propos du pont de Tours

Le 9 avril 1978 deux arches du Pont Wilson à Tours, franchissant la Loire dans l'axe de l'Avenue Nationale, s'effondraient ne faisant par miracle aucune victime. L'émotion causée par cet effondrement était d'autant plus vive que cet ouvrage est l'une des parures de la ville dont il fait partie intégrante.

Après la recherche des crédits et la mise au point du projet, sa reconstruction fut réalisée rapidement avec un aspect identique à l'ancien.

Mais sait-on que cet ouvrage, commencé à la fin du règne de Louis XV, œuvre de Perronet à peine achevée à la veille de la Révolution, avait peu après connu un premier sinistre ?

Le 20 février 1808, le jeune Maurice de Tascher, lieutenant de hussards et cousin de l'Impératrice Joséphine, rejoignant son régiment en Espagne, notait dans son journal :

“ Tours : ville peu déserte, superbe pont de dix-sept arches, dont trois écroulées et qu'on rebâtit. Belle vue en face du pont. Ici nous quittons les bords de la Loire et nous allons coucher à Sainte-Maure, petit village. ”

Là s'arrêtent ses observations, qui ne semblent pas provoquer le moindre étonnement chez ce jeune militaire habitué par ses campagnes à contempler de nombreux ponts détruits.

Ce pont avait aussi été partiellement détruit en juillet 1940 par l'armée française en retraite (ou plutôt en déroute) devant la Wehrmacht, sans que les Français qui avaient alors d'autres soucis autrement plus graves, ne s'en préoccupent, sauf les habitants proches qui n'avaient pas tous fui devant l'avancée allemande.

Quelle différence avec l'émotion des Services de l'Équipement et des gazettiers au lendemain de ce 20 avril 1978 !

*Jacques Labégorre
Ingénieur des TPE en retraite*

histoire

I les anciens ponts

Faut-il conserver les anciens ponts ?

Voici la suite (et fin) de l'article de Georges Reverdy commencé dans la Lettre n° 4

La durée de vie d'un pont peut sembler très longue, si l'on se réfère à quelques fameux ouvrages romains, ou très courte. On nous enseignait, il n'y a guère, qu'elle était peu supérieure en moyenne à quelques dizaines d'années. Ceci tenait tant aux guerres avec leur cortège de destructions, qu'à l'ancienne insuffisance des fondations.

Les progrès intervenus les rendent beaucoup moins sensibles aux crues même les plus violentes et nous avons la chance que la paix règne depuis plus de cinquante ans dans notre pays. De plus, la plupart des ponts construits de nos jours le sont pour des tracés entièrement nouveaux, éloignés des anciens mais soulageant les ouvrages existants d'une partie de la circulation qui les accablait.



© G. Reverdy

Le pont détruit de Pont-sur-Yonne.

On rencontre ainsi souvent sur les routes secondaires d'anciens ponts abandonnés lors de la modernisation de leur tracé, constituant de petites aires de stationnement, ou fréquentés par les pêcheurs. Lorsque la route traverse une grande brèche avec de grands ouvrages, l'ensemble peut constituer un musée des travaux publics en réduction, comme aux ponts de La Caille en Savoie, ou sur les gorges des Usses, avec le pont suspendu Charles Albert de 1839 et le grand arc en béton de Caquot, record mondial en 1928.

On pourrait passer en revue les divers types d'ouvrages construits au cours des siècles, de fragilité inégale :

- les ponts de bois, en France souvent provisoires ;
- les ponts voûtés en pierre de taille, quasi éternels s'ils sont fondés sur le roc, comme celui de Vaison la Romaine en ont fait la preuve, contrairement aux arches du pont d'Ambrussum sur les alluvions du Vidourle, parties les unes après les autres ;

- les ouvrages en fonte ou en fer, fragiles. Il en subsiste des ponts-rails de-ci de-là dans l'hexagone, et apparemment à Paris le pont des Arts, remplacé en réalité il y a vingt ans par un pont en acier fort ressemblant, aux arches légèrement agrandies ;

- les ponts suspendus de la première génération qui ont si fortement marqué le paysage que leur remplacement par des ponts classiques, métalliques ou en béton, donne souvent lieu à de longues polémiques. Le premier a été construit en 1825 entre Tain et Tournon, suivi de plusieurs centaines en France pendant les décennies suivantes. Son frère cadet de 20 ans subsiste seul aujourd'hui à Tournon, lui-même devenu passerelle ;

- les ponts en béton vieillissent souvent moins bien que la pierre, mais la dépassent en durabilité s'ils ont été bien exécutés. Il suffit de voir l'excellent état d'ouvrages déjà vieux, comme le pont de Boutiron sur l'Allier, un des premiers de Freyssinet dont il était à la fois l'ingénieur et le chef de chantier. A contrario, le béton du pont de la Caille a été tellement dégradé qu'on a envisagé le démolir avant de décider de le réparer. Il est heureux que soit conservé le pont Camille Dehogues sur la Vienne à Châtellerault, premier grand pont en béton armé, avec des arches atteignant 50 m d'ouverture.

La situation la plus grave concerne les ponts suspendus qui ne sont plus en service depuis longtemps, interdits à toute circulation, parfois partiellement effondrés. Parmi eux le pont de Mallemort sur la Durance, sur le Rhône celui de Rochemaure ou sur la Charente celui de Tonnay-Charente, prolongé par un superbe viaduc en maçonnerie. D'actives associations tentent de les sauver, en les incluant dans des itinéraires piétonniers de haut niveau touristique, d'intérêt régional ou même national.

Le souci de la conservation du patrimoine, y compris industriel, a crû au cours des dernières décennies. On n'avait pas hésité au milieu du XIX^e siècle à démolir deux arches médiévales du pont Saint-Esprit pour les remplacer par une arche marinière en fonte, alors que de nos jours on a dévié la circulation fluviale par un canal pour éviter le même sort au pont de Mâcon sur la Saône.

Il y a cinquante ans, lorsqu'il se révéla indispensable d'améliorer le franchissement de la Garonne à Bordeaux,

histoire

les anciens ponts



Le pont éleveur du Matrou à Rochefort sur la Charente.

il n'y eut guère de voix pour demander la conservation du pont de pierre, dont la démolition était souhaitée par le port pour faciliter le mouvement des marées et l'entretien des profondeurs. Toutes les solutions étudiées prévoyaient sa suppression et son remplacement. Aujourd'hui, il est toujours présent, grâce aux importants travaux exécutés pour la stabilisation de ses piles, et les discussions récentes n'ont porté que sur ses garde-corps et ses candélabres.

Quand le pont transbordeur du Matrou, déclassé en 1968, dernier ouvrage de ce type subsistant en France, a failli tomber en ruines, il a été sauvé par les Monuments Historiques grâce à l'intervention active de ses défenseurs locaux, qui ont même pu remettre en service sa nacelle suspendue et y faire venir de nombreux touristes.

Les ponts, monuments parmi bien d'autres, ont la particularité, tant qu'ils ne sont pas fermés, d'être indispensables pour de nombreux utilisateurs proches ou lointains, et d'engager, de ce fait, la responsabilité de leurs gestionnaires. Ceux-ci doivent donc veiller à leur sécurité, et pas seulement à leur bon état apparent. C'est ainsi qu'on a vu brusquement disparaître à Saint-Brieuc, sans laisser de trace, le grand viaduc de Souzain construit il y a cent ans par Harel de la Noë avec des méthodes trop économiques.

Les ponts les plus intéressants sont ceux qui vivent toujours, constituant parfois de véritables musées en plein air, où voisinent des ouvrages aussi remarquables que différents : les deux ponts de la Caille déjà cités en Savoie, le pont de Plougastel et le pont de l'Iroise près de Brest, le viaduc de Garabit et le viaduc d'A 75 sur la Truyère, le pont transbordeur du Matrou et le grand viaduc moderne sur la Charente. Regrettons cependant qu'on y ait fait totalement disparaître le pont exceptionnel à travée levante, qui en a été quelque temps la vedette. Sans oublier, bien sûr, la collection d'ouvrages autoroutiers éminents d'A 40 dans la cluse de Nantua.

L'essentiel, pour l'amoureux des vieux ponts, est que l'on puisse longtemps conserver quelque part un autre ouvrage de ce type, même plus modeste. A défaut de pouvoir conserver vivant au moins un spécimen chacun des types d'ouvrages qui ont existé, on se consolera peut-être en en gardant un morceau ou une maquette dans le futur musée des travaux publics.

Georges REVERDY
Ingénieur Général Honoraire
des Ponts et Chaussées