

Ponts en Pierre (1/9)



Photographie : Georges Pilot

Pont Gabriel. Blois, Loir et Cher. (1724).

Le pont Gabriel est construit, sur la "Route Nationale 10", l'une des routes françaises les plus importantes. Il mesure 283 m long de long, et il comprend 11 voûtes dont l'ouverture varie de 16,55m à 26,30 m.

Cet ouvrage est le premier d'une série de ponts sur la Loire, utilisant une nouvelle technologie de cintres, également employée sur le pont Cessart à Saumur. 2 piles intermédiaires, plus larges que les autres, jouent le rôle de culées locales. Plusieurs voûtes ont été détruites au cours des guerres.

Ingénieurs: Jacques V Gabriel (Premier Ingénieur du Corps des Ponts et Chaussées, 1716), Jean Baptiste de Régemortes



Photographie Georges Pilot

Pont Cessart. Saumur, Maine et Loire. (1770).

Ce pont en pierre, dévolu au trafic routier est construit sur la Loire.

C'est le principal ouvrage de Saumur.

Il comporte 12 arches de 19,5 m d'ouverture chacune.

Ingénieurs: Louis-Alexandre de Cessart, Jean de Voglie



Photographie : Georges Pilot

Pont de la Concorde. Paris. (1790).

Ce pont construit sur la Seine mesure 137 m de long et 16 m de large à l'origine (élargi à 35 m en 1931) .Il comporte 5 arches circulaires de 20 à 23 m d'ouverture. Le pont de la Concorde applique les concepts les plus avancés apportés par Jean Rodolphe Perronet en matière de ponts en pierre. Au lieu de considérer que chaque pile doit se comporter comme une culée et assurer la stabilité de chaque voûte, toutes les voûtes sont construites en même temps en utilisant des cintres pour toutes les arches. Cela permet de construire avec un meilleur élanement.

A noter que les pierres du pont proviennent de la prison de la Bastille démolie peu auparavant

Ingénieur: Jean-Rodolphe Perronet (Premier directeur de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. en 1747)



Pont de Navilly, Saône et Loire. (1790).

Ce pont routier mesure 156 m de long, avec un arc principal de 25,25 m d'ouverture. Il est représentatif de l'Ecole de Bourgogne conduite par E.M. Gauthey.

(E.M Gauthey est l'auteur de nombreux ponts en Bourgogne, mais aussi l'un des experts pour la construction du Panthéon, le promoteur du Canal du centre et l'auteur d'un "Traité de construction des ponts").

Ingénieur: Emiland-Marie. Gauthey

www.structurae.de °

Photographie : Jacques Mossot °



Pont de Gignac, Hérault (1810).

Cet élégant pont routier est construit sur l'Hérault.

Il est représentatif de l'Ecole du Languedoc conduite par B. Garipuy.

Il mesure 174,76 m de long, avec 3 voûtes de, respectivement, 25,97 m, 50,72 m et 25,97 m de portée.

Un des principaux problèmes rencontrés a résidé dans la construction des fondations, exécutées à l'abri de batardeaux en argile.

Ce point de passage sur l'Hérault était utilisé de longue date par les routes, déjà du temps des Romains, puis plus tard pour la route royale Paris-Montpellier.

Ingénieurs: Bertrand Garipuy et Bertrand Garipuy Junior.

<http://perso.wanadoo.fr/laure.gigou> www.structurae.de °

Photographie : Nicolas Janberg °



Pont de Pierre. Bordeaux, Gironde. (1822).

Le Pont de Pierre constitue la traversée de Bordeaux par la "Route Nationale 10", ainsi qu'une liaison urbaine essentielle de la ville. Pendant longtemps, il a été considéré comme l'un des principaux ponts de France.

Il mesure 487 m de long et il comporte 17 travées à profil en arc circulaire.

La structure est en pierre avec parements en brique.

L'obstacle que constitue ce pont pour le passage des bateaux qui transportent des éléments de fuselage de l'Airbus A 380 a été levé par la construction de bateaux spéciaux et de la prise en compte précise des horaires de marée.

Ingénieurs: Jean-Baptiste Billaudel, Claude Deschamps.

Photographie : Jean-Claude Marché

Ponts en Pierre (3/9)



Pont de Villars. Loire. (1827).

Ce pont en pierre est modeste, mais emblématique car le plus ancien ouvrage ferroviaire existant, construit sur la ligne historique (la première en France, aujourd'hui disparue), Saint-Etienne-Andrézieux.

Il est inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.

www.vieux-saint-etienne.com °

Collection du Musée du vieux Saint-Etienne. Cliché HAMKOVA Selvina °



Pont-Canal du Guétin. Cuffy, Cher/Grimouille, Nièvre. (1838)

Cet ouvrage en pierre est construit pour le canal latéral à la Loire dont il permet le passage sur l'Allier.

Long de 343 m et large de 9,33 m il présente 18 travées de 16 m d'ouverture.

Ingénieurs : Paulin Talbot, Adolphe Julien, Léonce-Albert Montoyer.
www.planète-tp.com °

Photographie : Planète TP °



Viaduc de Meudon Val-Fleury, Hauts de Seine. (1840).

Ce viaduc ferroviaire est construit sur le Ru d'Athélon et il appartient à la ligne Paris-Versailles Rive gauche. Il mesure 142,70 m de long, et 36 m de hauteur. Réalisé avec deux niveaux, il comporte 7 arches de 10,70 m de portée chacune.

Il a été élargi en 1936 pour faire face à l'augmentation du trafic.
C'est le plus ancien ouvrage ferroviaire en service en France.

Ingénieurs: MM Polonceau et Payen

Photographie : Georges Pilot

Ponts en Pierre (4/9)



Viaduc de Barentin, Seine-Maritime. (1844).

Ce viaduc ferroviaire fait partie de la ligne Paris-le Havre.

Il franchit la vallée de l'Austreberthe.

Il mesure 480 m de long et 33 m de haut, comportant 27 travées dont la plus importante a une portée de 15 m.

Ingénieurs: Joseph Locke, Thomas Brassey.

Entreprise : Mackensie et Brassey

Photographie : Guy Sauvage (SNCF Direction de l'Ingénierie)



Pont-Canal de Cacor. Moissac, Tarn et Garonne. (1845).

Cet ouvrage appartient au canal latéral à la Garonne et il franchit la Garonne.

Il est construit en pierre avec un parement en briques.

Il mesure 355 m de long et 8,35 de largeur, avec 13 arches de 20 m d'ouverture et 2 arches de 5 m d'ouverture.

Ingénieurs : Pierre Causseran, François Terrié

www.structurae.de

Photographie : Philip Bourret °



Viaduc-Gare de Nîmes. Gard. (1845).

Ce viaduc se situe sur la ligne de chemin de fer Tarascon Port-de-Bouc.

Il mesure 1.569 m de long et il est haut d'environ 10 m.

La gare de Nîmes englobe partiellement le viaduc.

www.structurae.de

Photographie : Guy Sauvage (SNCF Direction de l'ingénierie).

Ponts en Pierre (5/9)



Aqueduc de Roquefavour. Ventadren, Bouches du Rhône. (1847).

Cet aqueduc constitue la pièce maîtresse du “Canal de Marseille”, long de 80 km, dévolu à l’alimentation en eau de la ville de Marseille.

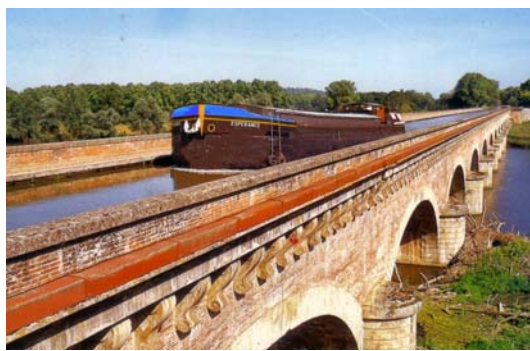
Il comporte 3 niveaux d’arches en pierre.

L’ouvrage mesure 393 m de long, 82 m de haut, avec des portées principales de 16 m.

Ingénieur: Frantz de Montricher

www.structurae.de °

Photographie : Philip Bourret °



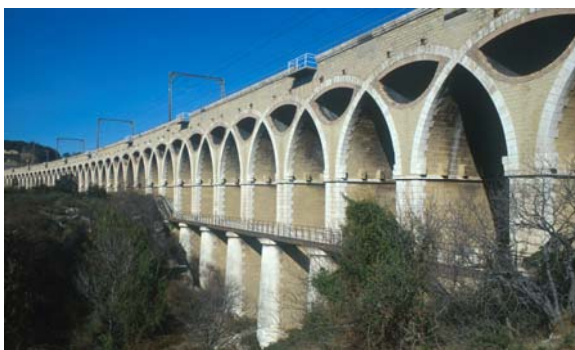
Pont-Canal d’Agen. Lot et Garonne. (1847).

Cet ouvrage appartient au canal latéral à la Garonne, fleuve qu’il franchit à Agen.

L’ouvrage mesure 539 m de long et 12,48 m de largeur, comportant 23 arches de 20 m de portée.

Ingénieurs : M. de Baudre, V. Maniel

Photographie: André le Roux



Viaduc de Saint-Chamas. Bouches-du-Rhône. (1848).

Ce viaduc se situe sur la ligne de chemin de fer Avignon-Marseille.

Ses voûtes entrecroisées en font un ouvrage unique.

Il mesure 385,4 m de long et 31 m de haut. Il comporte 74 arches de 6 m de portée.

Ingénieur: Gustave Desplaces

Photographie : Guy Sauvage (SNCF Direction de l’ingénierie)

Ponts en Pierre (6/9)



Viaduc de Nogent-sur-Marne. Val de Marne. (1856).

Cet ouvrage courbe se situe sur la ligne de chemin de fer Paris-Bâle. Il est long de 830 m et haut de 28 m. Ses arches principales sur la Marne ont été détruites en 1944. Elles ont été remplacées par 3 arches en béton armé de portées respectives 80, 70 et 68 m.

*Ingénieurs : Louis Collet-Maigret, M. Pluyette, Marie-Emile Vuigner.
Entreprise : Parent, Schaken, Caillet et Cie*

Photographies : Georges Pilot



Viaduc de Chaumont. Haute-Marne. (1856).

Ce viaduc est l'un des plus grands ouvrages de la ligne de chemin de fer Paris-Bâle. Il est construit sur la vallée de la Suize.

Il mesure 600 m long et 22 m de haut et il comporte 50 arches.

L'ouvrage comprend 3 niveaux:

- le niveau supérieur reçoit la voie ferrée,
- le niveau intermédiaire est utilisé pour des services techniques,
- le niveau inférieur est dévolu aux piétons.

Ingénieurs: Eugène Decomble, M. Zeiller www.structurae.de °

Photographie : Jacques Mossot °



Viaduc de Morlaix. Finistère. (1863).

Ce viaduc se situe sur la ligne de chemin de fer Rennes-Brest. Il mesure 292 m de long et 62 m de haut, avec une travée principale de 15,5 m.

Ingénieurs : V. Fenoux, H Planchet

Photographie : Guy Sauvage (SNCF Direction de l'ingénierie)



Viaduc de Chamborigaud. Lozère. (1867).

Ce viaduc ferroviaire, construit sur la Luech, appartient à la « Ligne des Cévennes », Clermont-Ferrand-Nîmes. Il mesure 198 m de long et 43 m de haut. Il comporte deux parties courbes, comportant, respectivement, 12 arches de 14 m et 17 arches de 8 m. Ce viaduc est classé Monument Historique.

Ingénieurs : MM Dombre, Joubert, Ruelle.
www.structurae.de °

Photographie : Nicolas Janberg °

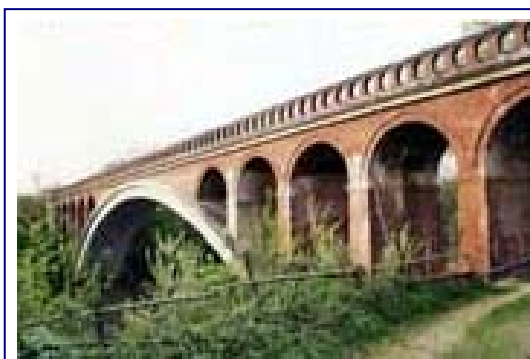


Viaduc de Villefort. Lozère. (1870).

Ce viaduc fait partie de la « Ligne des Cévennes », Clermont-Ferrand-Nîmes. C'est un ouvrage en pierre de 257 m de long, à arches multiples (16 m de portée), avec des piles de 73 m de hauteur, largement noyées dans le barrage de Villefort.

Ingénieurs : Charles Dombre et Joubert.
www.structurae.de °

Photographie : Jacques Mossot °



Pont Antoinette. Villeneuve sur Agoût, Tarn. (1884).

Ce pont ferroviaire en Pierre mesure 89 m de long, y compris la voûte principale de 47 m d'ouverture. C'est un ouvrage typique des projets de Paul Séjourné: le poids du pont en pierre est réduit grâce aux voûtelettes construites sur l'arc principal. La mise en oeuvre des concepts de Paul Séjourné dans les ponts en pierre marque le sommet de ce genre de construction in France.

Ingénieur: Paul Séjourné
www.planete.com °

Photographie : Marcel Prade °



Viaduc Séjourné. Fontpédrouse, Pyrénées Orientales. (1908).

Ce pont en pierre spectaculaire est l'un des plus remarquables ouvrages de la voie ferrée "Le train jaune", toujours en service, circulant entre Villeneuve-de-Conflent et La Tour de Carol, dans les Pyrénées.

L'ouvrage, qui comporte deux niveaux, mesure 237 m de long, avec une voûte principale de 30 m d'ouverture.

Il est inscrit à l'Inventaire supplémentaire des Monuments Historiques.

Ingénieur: Paul Séjourné

Photographie : Guy Sauvage (SNCF Direction de l'Ingénierie)



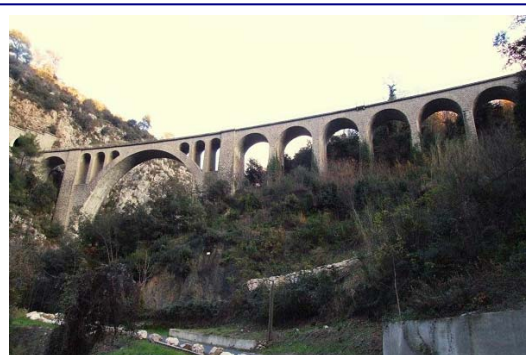
Pont de la calanque des eaux salées. Carry-le-Rouet, Bouches-du-Rhône. (1914).

Cet ouvrage appartient à la ligne de chemin de fer Miramas/l'Estaque-Marseille.

Il mesure 143 m de long, avec un arc central de 50 m d'ouverture.

Ingénieur: Paul Séjourné

Photographie : Guy Sauvage (SNCF Direction de l'Ingénierie)



Viaduc de l'Erbossiera. Peille, Alpes-Maritimes. (1920).

Ce viaduc fait partie de la ligne de chemin de fer Nice-Coni par Breil-sur-Roya.

Il mesure 205 m de long, comportant 11 arches dont un arche spectaculaire.

Il a reçu le label « Patrimoine du XXe siècle »

Ingénieur: Paul Séjourné

www.structurae.de °

Photographie Jacques Mossot °

Ponts en Pierre (9/9)



Pont de la Balme. Savoie. (1946).

C'est peut-être le dernier ouvrage en pierre de cette importance construit en France. Il est érigé sur le Rhône au « Défilé de Pierre-Chatel »

Commencé au cours de la deuxième guerre mondiale, il n'a été achevé qu'en 1946 du fait de la rareté des matériaux de construction tels que le ciment et l'acier

Il comprend essentiellement un arc de 64 m de portée.

Ingénieur: M. Lagier-Bruno Ingénieur des TPE à Yenne.

www.structurae.de °

Entreprise : Bollard

Photographie : Jacques Mossot °