



FICHE ITINERAIRE

ROUTE DU VIADUC DES ROCHERS NOIRS

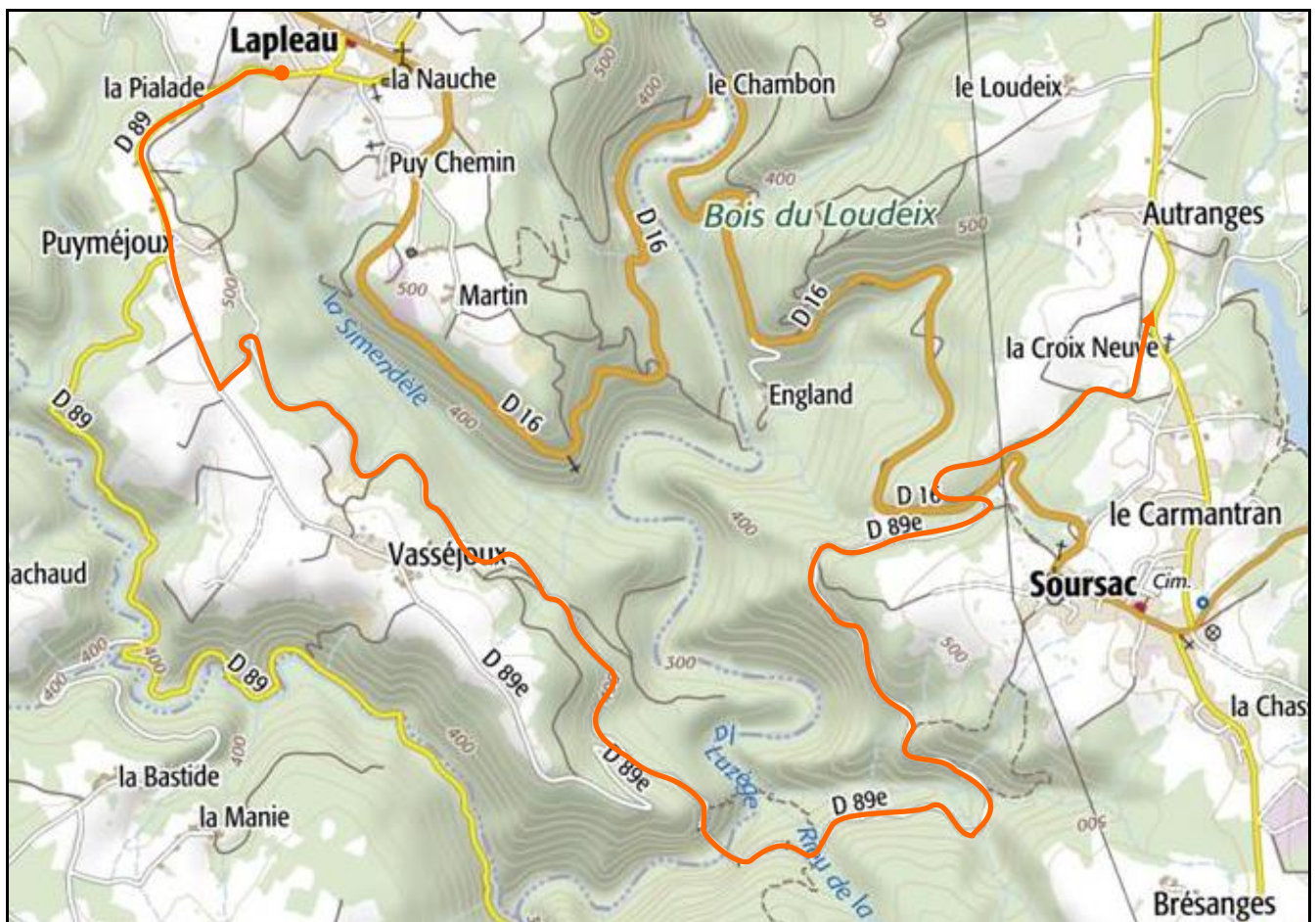
TYPE :

Chemin non aménagé

Long : 10 Km

COMMUNES :	Début :	Fin :
	Lapleau (19)	Soursac (19)
	Lieudit : Centre Technique Départemental	Route Départementale 166E
Coordonnées GPS :	45°17'33.4"N 2°09'48.5"E	45°17'05.2"N 2°12'06.0"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

Inaugurée en 1913, la ligne départementale métrique du Transcorrézien, de Tulle à Ussel, suivait pour l'essentiel les routes existantes. Cependant, pour franchir la profonde gorge de la Luzège entre Lapleau et Soursac, il n'y eut d'autre choix que de construire une plateforme à flanc de pentes puis, en raison des difficultés opposées par le terrain, de lui faire sauter la rivière par un haut viaduc à longue portée d'un type très particulier dont il n'existe que deux exemplaires en France, dont l'un toujours en service sur la ligne du petit train jaune de Cerdagne dans les Pyrénées.

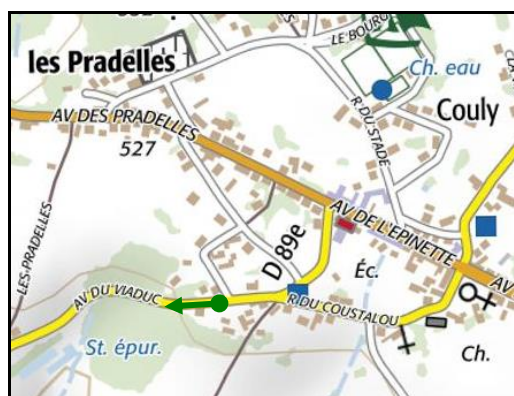
Fermée en 1959, la ligne a disparu presque partout, ne laissant que quelques gares encore visibles ici et là. Cependant, en raison de l'utilité que pouvait présenter le viaduc pour les déplacements locaux, sa section Lapleau > Soursac (n° IGRF 19075.02D) a été transformée en route dont l'intérêt touristique s'est très vite fait sentir.

Malheureusement, faute d'un entretien adapté et très coûteux, l'ouvrage s'est dégradé peu à peu et il a été nécessaire de l'interdire à toute circulation motorisée en 1983, puis piétonnière en 2005, malgré le changement de certains câbles en 1985 et son classement comme monument historique en 2000.

Dès lors, il n'était plus possible de passer d'une rive à l'autre de la gorge. Cependant, le problème a été résolu par la construction en 2014 d'une passerelle légère suspendue qui franchit la Luzège en fond de gorge, mais n'est accessible qu'aux piétons. C'est la raison pour laquelle cet itinéraire de promenade ferroviaire ne peut plus être classé comme route à proprement parler, sauf à descendre en voiture d'un côté puis faire un important détour pour gagner l'autre rive.

Il n'en demeure pas moins qu'à défaut de passer sur l'ouvrage, avec la traversée de deux petits tunnels côté Soursac (rive est de la Luzège), cette promenade offre quand même un attrait certain au milieu d'un cadre grandiose de la Haute Corrèze.

DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Le début du parcours devant ce qui reste de l'ancienne gare de Lapleau devenue le Centre Technique Départemental de l'Équipement



Vue ancienne de la gare de Lapleau montrant la partie de bâtiment qui subsiste aujourd'hui

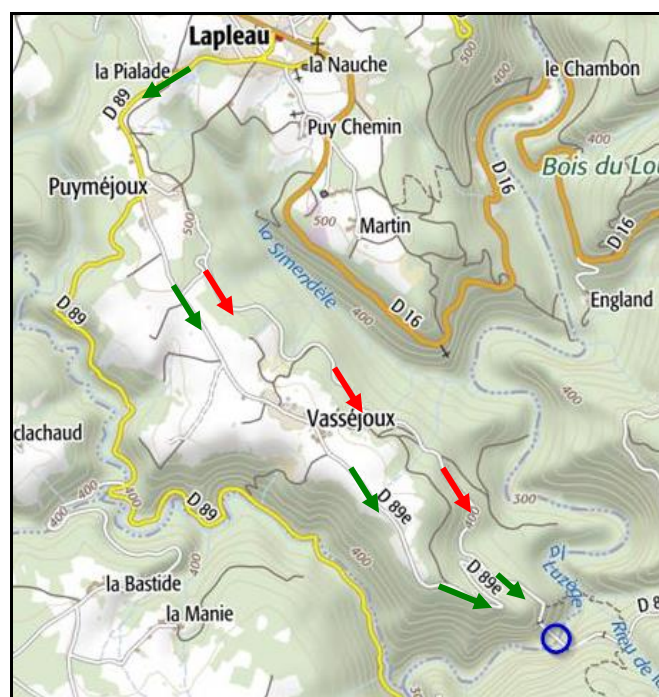


Ci-dessus et ci-dessous, autres vues de la gare de Lapleau à différentes époques



Pour atteindre le viaduc (**rond bleu**), le randonneur a le choix entre deux itinéraires :

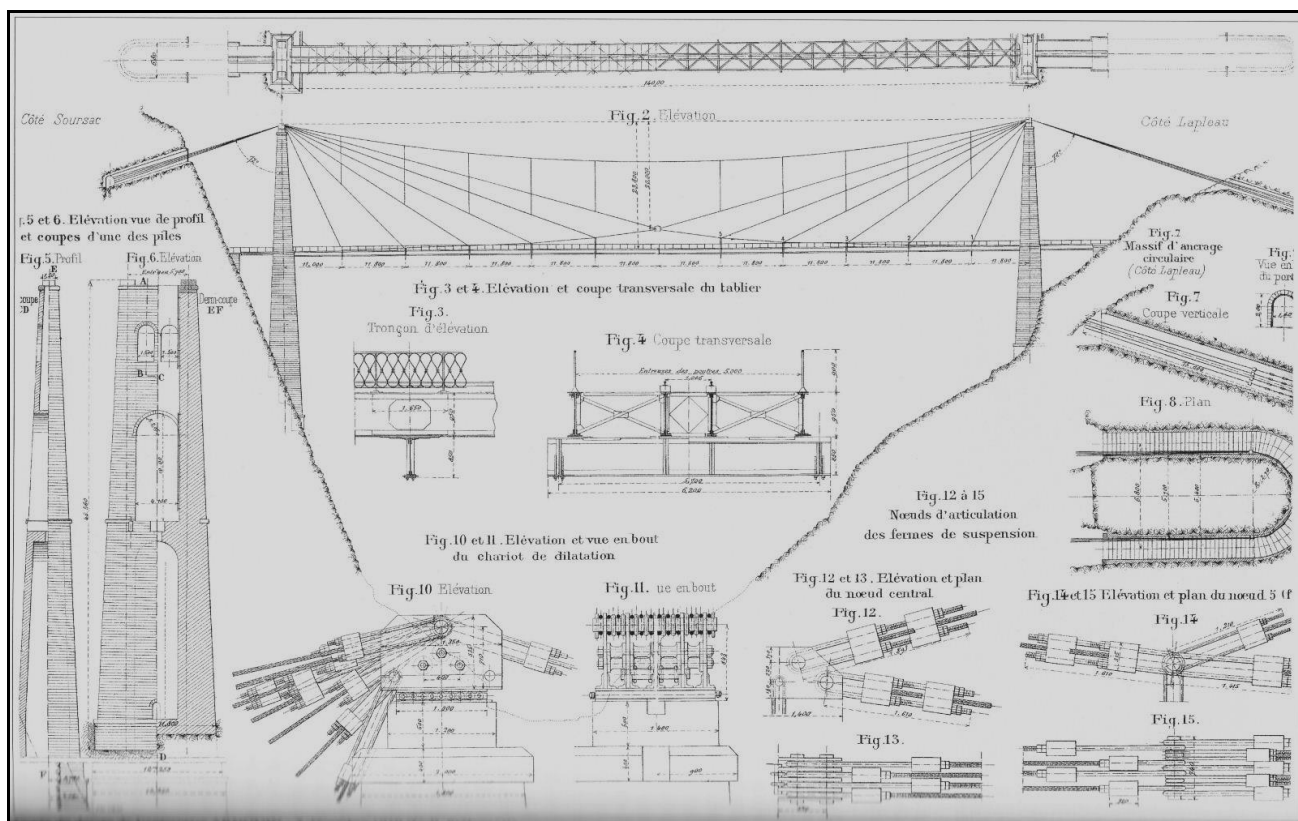
- Emprunter l'ancien tracé de la voie ferrée (**flèches rouges**).
- Ou descendre en voiture par la RD 89e (**flèches vertes**).





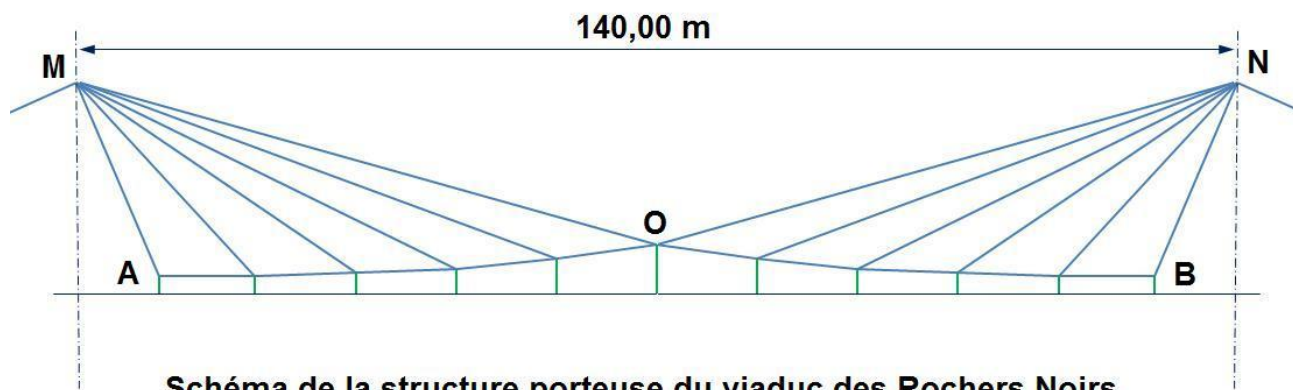
Le viaduc des Rochers Noirs dit aussi de Roche Taillade

La grande profondeur du ravin et la très forte inclinaison de ses pentes interdisaient de construire un viaduc classique avec de nombreuses piles. C'est pourquoi fut d'abord envisagée la construction d'un pont suspendu. Mais cette option a été abandonnée à cause du manque de rigidité d'une telle structure, incompatible avec le passage de trains lourds pouvant provoquer des oscillations dangereuses. En effet, un pont suspendu est supporté par des câbles qui sont souples par nature. La rigidité de la structure n'aurait pu être apportée que par le tablier qui aurait dû être renforcé en conséquence.

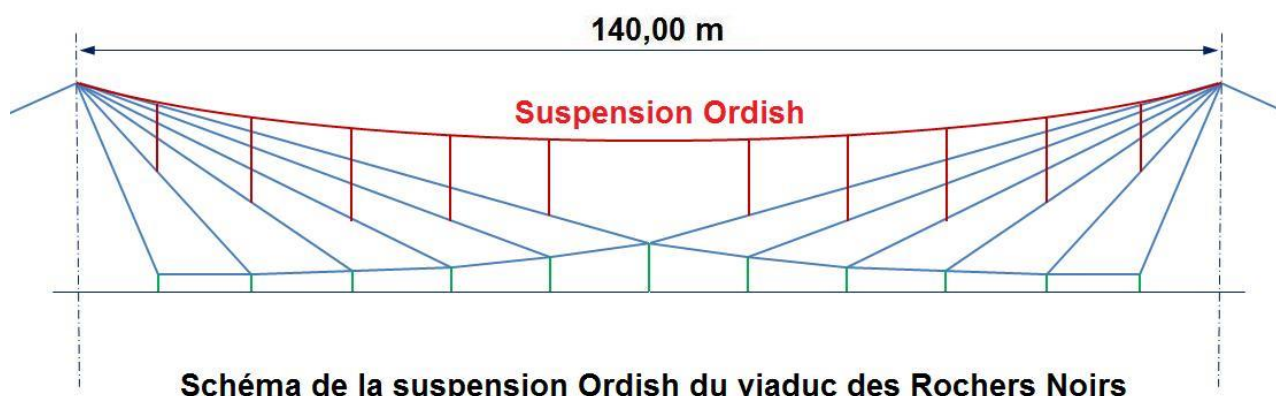


Au final, le viaduc a été conçu selon un modèle presque identique à celui construit par Albert Gisclard en 1909 à la Cassagne, sur la ligne du petit train jaune de Cerdagne dans les Pyrénées. L'idée repose sur deux concepts :

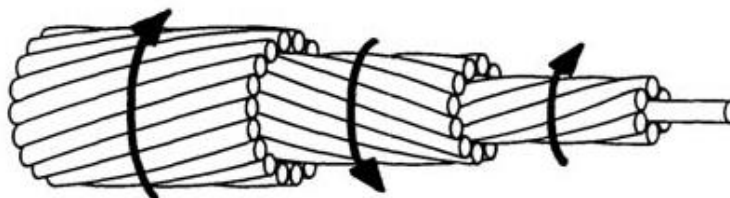
- Tout d'abord suspendre le tablier à des câbles disposés de telle façon qu'ils forment des triangles géométriquement indéformables garantissant une rigidité absolue. Il ne s'agit donc pas d'un pont suspendu à proprement parler, mais d'un pont à haubans où tous les câbles sont porteurs et annulent entre eux leurs efforts respectifs.



Câbles dont la rigidité est par ailleurs renforcée par une suspension annexe dite système Ordish.

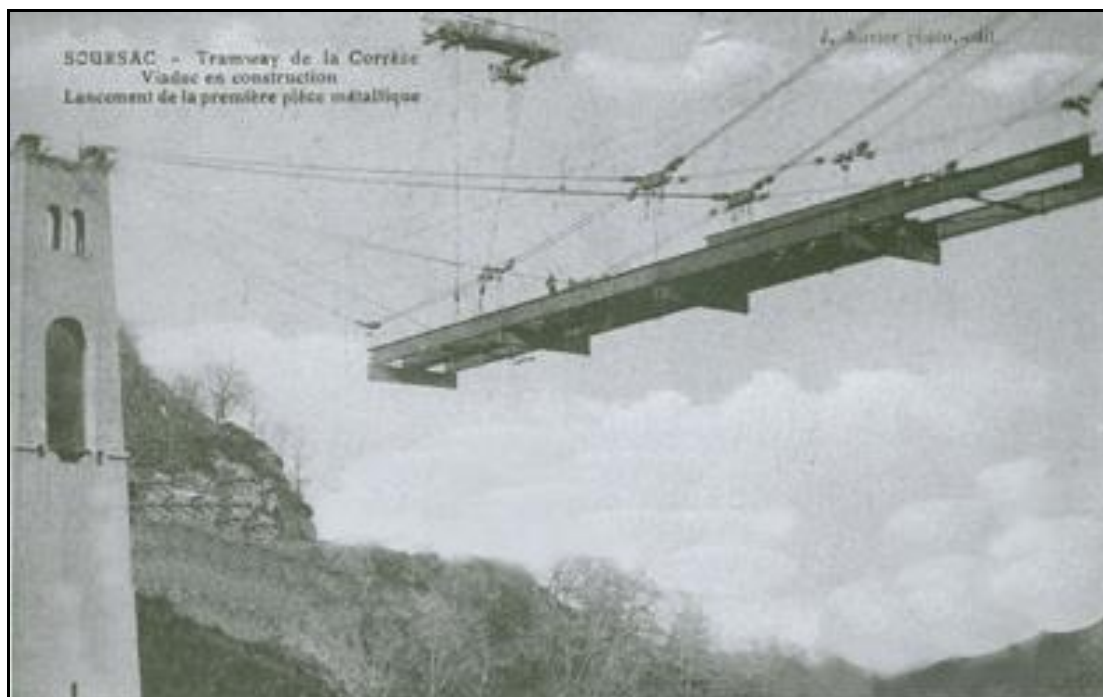


- Et utiliser des câbles réalisés par les établissements Ferdinand Arnodin. La particularité de ces derniers étant de comporter plusieurs nappes de torons torsadés dans des sens opposés de façon à former des couples antigiratoires qui se resserrent entre eux lorsqu'ils sont mis sous tension.



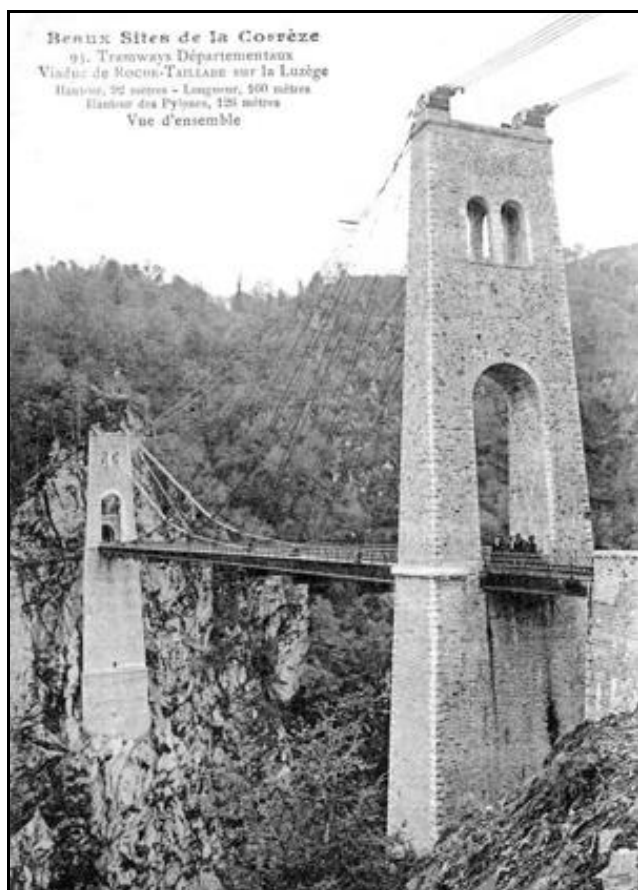
Ainsi conçu, le viaduc fait 172 m de long dont 140 pour la portée principale entre les deux piles. Ces dernières sont en maçonnerie et assises sur une série de redans taillés dans le rocher granitique extrêmement solide des pentes. La base de la pile côté Soursac est implantée 54 m au-dessus de la Luzège, tandis que celle côté Lapeleau est à 42 m. Au niveau du tablier qui est à 92 m au-dessus de la rivière, chaque pile est évidée pour laisser passer la voie ferrée. Elles sont enfin surmontées d'un couronnement qui supporte les chariots de dilatation et d'ancrage des câbles de retenue du pont. Les sommets des piles sont à 126 m au-dessus du cours d'eau.

Pour exécuter ces piles et mettre en place les différents éléments du tablier, on a utilisé un télécharge aérien de type Arnodin. Sa portée était identique à la longueur du viaduc.



Lors de la construction, le télécharge Arnodin en train de mettre en place un élément du tablier

Par ailleurs, le rocher sur chaque rive étant très solide et surabondant, il a semblé illogique de faire des excavations coûteuses pour constituer des massifs d'ancrage en maçonnerie. On a donc creusé des galeries semi-circulaires contournées par les câbles, à profondeur suffisante pour que le rocher offre la résistance nécessaire.



Deux vues du viaduc peu de temps après sa finition



Ci-dessus et ci-dessous, hier et aujourd'hui



L'ouvrage est aujourd'hui fermé et sa traversée est interdite

A partir de 2005, le viaduc a été complètement interdit à toute circulation. Il était donc impossible de passer d'une rive à l'autre de la vallée. Cette situation a pris fin avec la construction d'une passerelle de contournement en 2014. Mais elle oblige à descendre au fond de la vallée par des escaliers et un sentier assez escarpé.



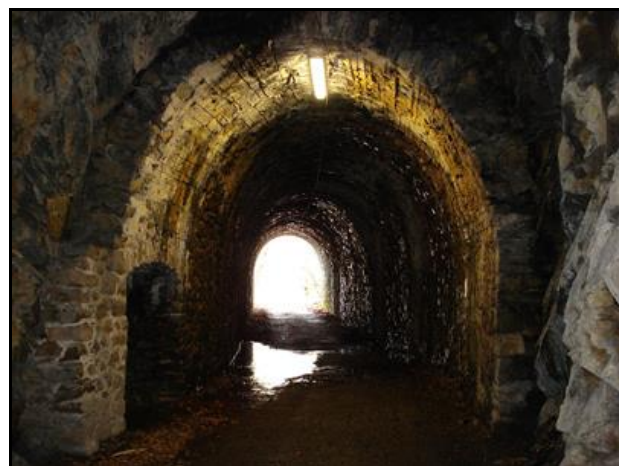
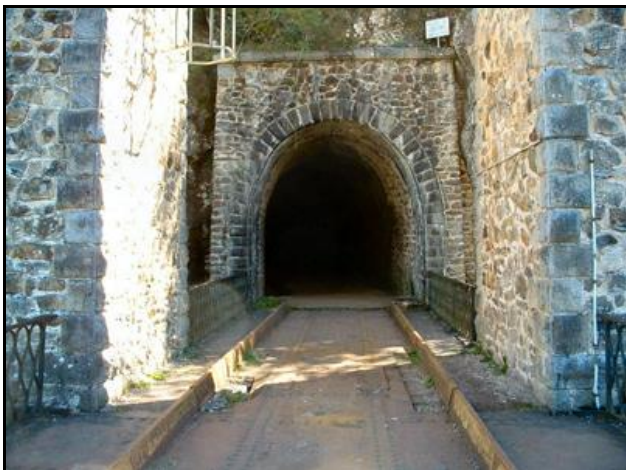
Le viaduc (double flèche rouge) peut aujourd'hui se contourner par une passerelle (double flèche verte) qui a été installée au fond de la vallée



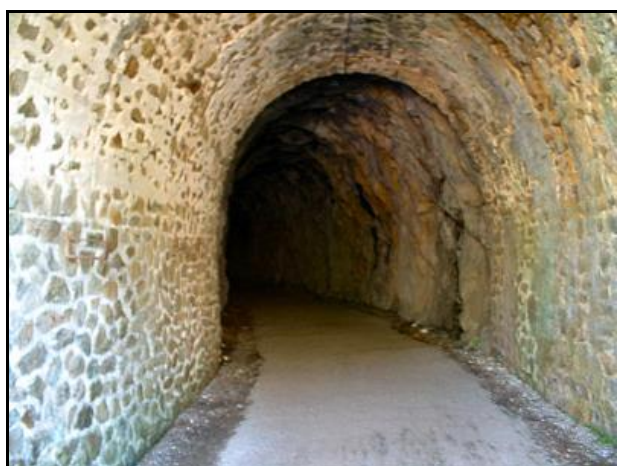
Ci-dessus et ci-dessous, la passerelle de contournement et son accès



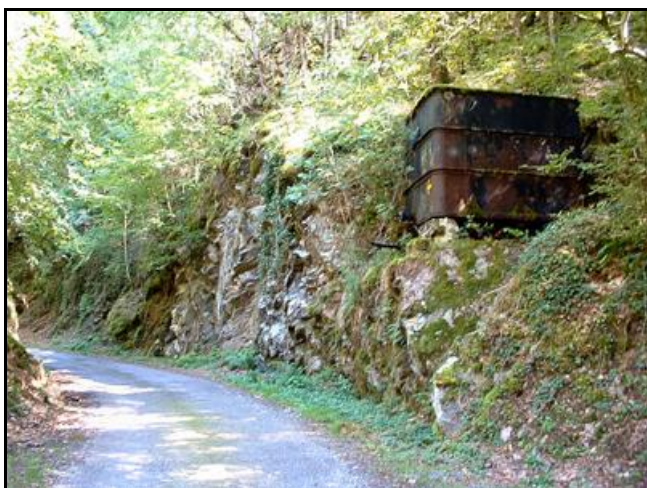
Le viaduc était aussitôt suivi par un tunnel courbe de 123 m de long, dit des Rochers Noirs ou de Roche Taillade, dont on voit ci-dessous l'entrée et la sortie.



Ainsi que divers aspects de la galerie en partie en roche vive, et en partie maçonnée



L'accès au viaduc se faisait par deux sévères rampes qui provoquaient une grande consommation de vapeur. C'est pourquoi une cuve à eau a été installée près du ruisseau de la Font pour permettre aux petites locomotives du tacot de refaire leurs pleins d'eau.



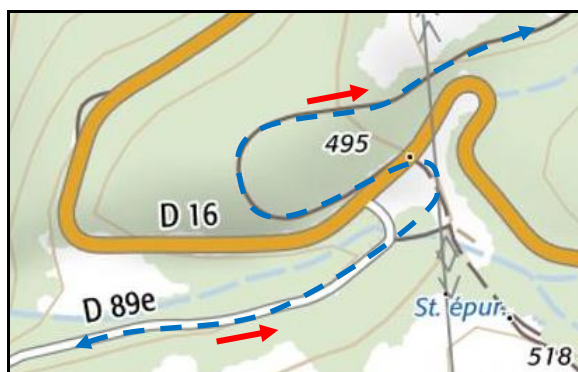
Au bord de la route où passaient autrefois les trains, la cuve à eau avec son tuyau toujours présent



Puis une profonde tranchée en remontant vers Soursac



Suivie non loin de là par un second tunnel droit de 56 m de long : celui de Brésanges dont voit l'entrée et la sortie ci-dessous



Pour s'extraire de la gorge à l'approche du village de Soursac, la voie ferrée décrivait un S. Ce faisant, elle traversait la RD 16 au-delà de laquelle elle devient un chemin non goudronné qui monte jusqu'à l'emplacement de l'ancienne gare de Soursac.



La fin du parcours à la Croix Neuve, sur l'emplacement de la gare de Soursac aujourd'hui disparue où un locotracteur et quelques wagons rappellent le passé ferroviaire de l'endroit



Ci-dessus et ci-dessous, deux époques en gare de Soursac



Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.
Aidez-nous à la compléter avec vos photos ; merci d'avance.