GISCLARD Albert

(1844- 1909)

Un ingénieur ayant donné son nom à un type de pont.

Albert Gisclard est né à Nîmes le 13 juillet 1844.

Diplômé de l'Ecole Polytechnique, il est nommé capitaine dans le génie militaire, où il réalise des ponts suspendus. À partir de 1897, il développe un type de pont suspendu rigide dans lequel des câbles issus de chacun des deux pylônes se croisent, appelé maintenant système Gisclard.

En 1902, le commandant Gisclard dépose un brevet de pont suspendu à câbles, avec un système particulier d'haubanage du tablier. Les câbles y sont disposés d'une façon bien particulière, des pièces de fonderie sont placées à leurs extrémités et à leurs intersections, pour former un système indéformable de triangles et de polygones qui peuvent être calculés à partir des règles de la statique et qui confèrent à l'ensemble la grande rigidité qui faisait défaut aux ponts suspendus de moyenne et de grande portée. Pour le développement de ce brevet, il cède la licence de construction exclusive aux Etablissements Ferdinand Arnodin de Châteauneuf-sur-Loire et c'est Gaston Leinekugel Le Cocq qui est chargé de superviser l'édification des premiers ponts de type Gisclard.

Entre 1903 et 1911, la construction d'une ligne de chemin-de-fer, reliant Villefranche-de-Conflent à Bourg-Madame en Cerdagne nécessite la réalisation de nombreux ouvrages d'art, dont le pont de la Cassagne sur la vallée du Têt, entre Villefranche et Mont-Louis. Ce pont à la fois suspendu et haubané, utilise le nouveau système de câblage conçu par Gisclard et est achevé en 1908.

C'est le premier pont suspendu métallique ferroviaire construit en France.



Pont de la Cassagne sur la vallée du Têt, entre Villefranche et Mont-Louis

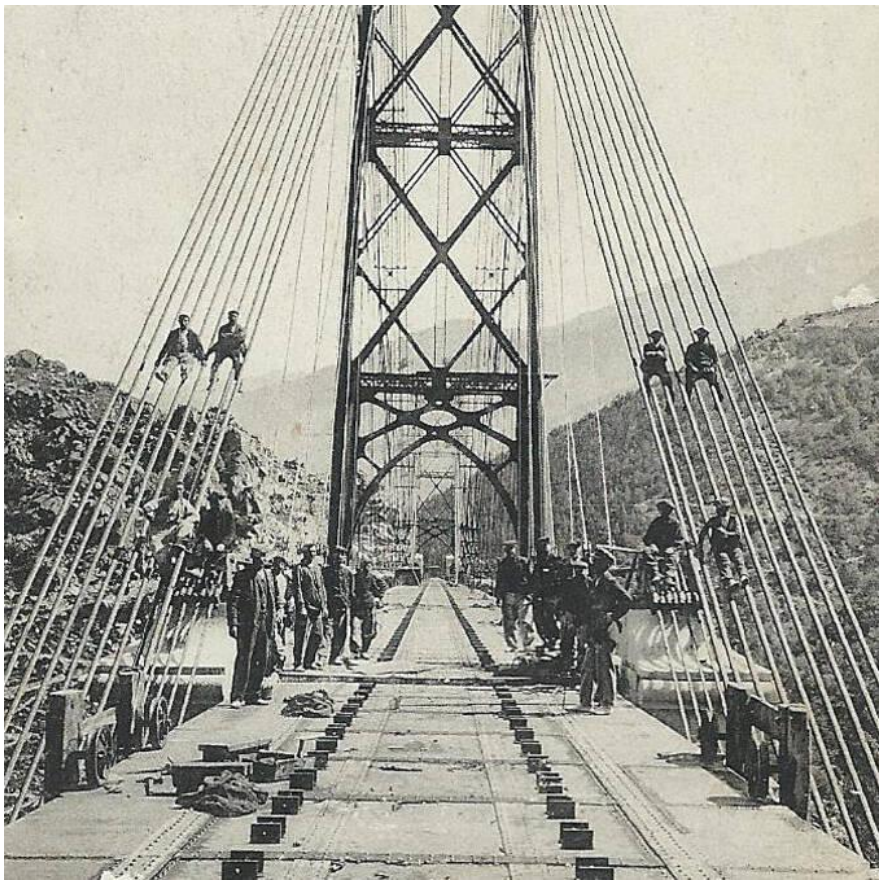
C’est l’unique pont suspendu ferroviaire encore en service en France.
Franchissant la Têt, l’ouvrage d’une longueur de 253 mètres et d’une portée de 156 mètres, comporte deux piles en maçonnerie de 32 et 28 mètres de hauteur, surmontées chacune d’un pylône métallique de 30 mètres de haut.
Quarante et un ouvrages construits avec ce modèle à travers le monde, il n’en reste que 6 en France de ce type.



Monument à la mémoire d'Albert Gisclard et des hommes tués dans l'accident de train érigé près du pont de Cassagne

Le 31 octobre 1909, un train d'épreuves part de Villefranche pour Mont-Louis ; lors du retour de l'essai de charge du pont Gisclard, le train prend de la vitesse en descente, déraille et se renverse dans une courbe. Il y a six morts, dont le commandant Gisclard.

41 ouvrages construits avec ce modèle à travers le monde, il n'en reste que 6 en France de ce type.



Son centenaire a été fêté les 26 et 27 juillet 2013

LE TRAIN JAUNE, UNE PROUESSE TECHNIQUE

Un barrage impressionnant, le barrage du Lac des Bouillouses, fut construit au début du XXe siècle pour réguler le débit de la Têt et fournir l'électricité nécessaire au fonctionnement du train jaune qui relie Villefranche-de-Conflent à Bourg-Madame grâce à une centrale hydroélectrique qui lui est dédiée

Le train fonctionne grâce a un système de traction électrique. L'électricité est apportée par le ≪ troisième rail ≫, un rail latéral à la voie de roulement.

Le barrage des Bouillouses et l'usine hydroélectrique de La Cassagne, entre Fontpedrouse et Mont-Louis, ont été construits et mis en service en 1910 afin de permettre l'électrification du Train Jaune. Le complexe de production de La Cassagne est exploité par la SHEM, Société Hydroélectrique du Midi, filiale de la SNCF créée en 1937. La SHEM, production d'énergie pour le Train Jaune, est aujourd'hui sous le contrôle d'ELECTRABEL (Groupe SUEZ).

66142.r.pdf