

LE VIADUC DU VIAUR FERROVIAIRE*

Souvent, le visiteur est surpris de découvrir, dans cette gorge profonde et sauvage, ce majestueux viaduc. Comment expliquer la réalisation d'une telle construction dans cette vallée ?

DESENCLAVER LES SEGALAS : (origine du mot : le seigle)

Au XIX^{ème} s., le Ségala tarnais mais surtout aveyronnais était encore un pays fortement enclavé, à l'écart des principaux échanges commerciaux, des axes de transport et où la pauvreté était manifeste. Dans ce contexte, les élus locaux, à partir du milieu du XIX^{ème} s., demandaient régulièrement au pouvoir central de créer un tronçon de voie ferrée entre Rodez et Carmaux (60 km). Ces demandes finirent par avoir un écho favorable en 1873.

Dès lors, restait à résoudre le problème du franchissement du Viaur et tout particulièrement le lieu : les municipalités notamment de Pampelonne et de Tanus, côté tarnais, unies initialement, se querellaient maintenant pour obtenir la construction de l'ouvrage dans leur commune. Les aspects financiers tranchèrent : le projet par Tanus était le plus économique malgré l'impressionnante largeur (0,5 km) et profondeur (200 m) de la vallée.

UNE TECHNIQUE AUDACIEUSE :

La topographie du site choisi imposait des conditions de construction *a priori* difficiles. Cependant la France de la fin du XIX^{ème} s. était l'un des pays moteurs de la Révolution industrielle aussi les connaissances techniques (calculs des voûtes, résistances des métaux, ...) étaient maîtrisées. D'ailleurs, le viaduc de Garabit (1884) et la Tour Eiffel (1889) par exemple démontraient le côté pratique des recherches.

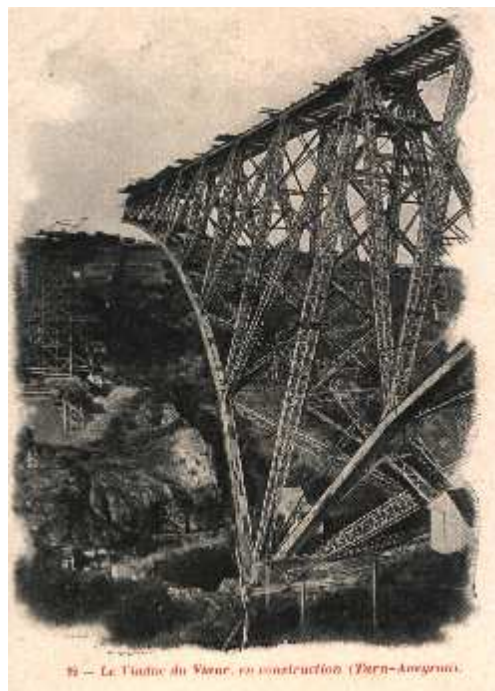
En 1887, le viaduc est mis au concours. Sur les 8 projets, celui de la Société des Batignolles fut retenu, dû à Paul Bodin (1846-1926). Le ministère opta pour ce projet dit des "arcs équilibrés" car la technologie était nouvelle. Cela servirait de vitrine pour l'industrie française et le coût prévu, de 2,75 millions de francs-or, n'était guère plus excessif que les autres.

Pourtant, il fallut attendre 1895 pour voir le début des travaux. Cette longue attente résultait des lenteurs administratives et des réticences des Ponts et Chaussées, maître d'ouvrage, qui souhaitaient un viaduc moins audacieux. Il fallut tout le poids du Ministre des TP (L. Dupuy-Dutemps), un Albigeois, pour poser la première pierre.

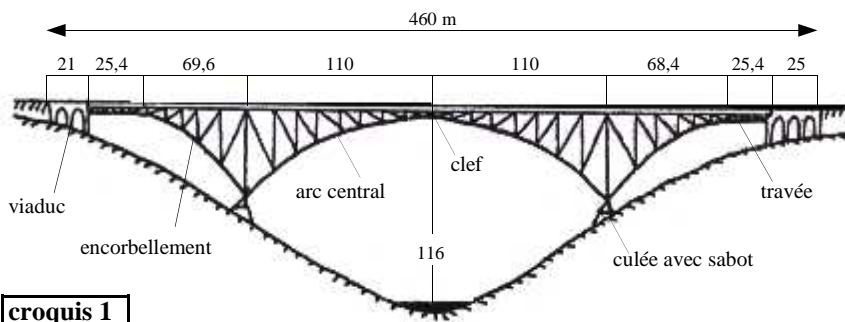
SEPT ANS DE TRAVAUX :

Les métaux (acier, fer, fonte et plomb) furent fournis par les usines du Creusot, les Forges de Denain et de Pompey. Les pièces arrivaient prêtes à être montées sur place. Pour l'assemblage, 200 ouvriers qualifiés furent envoyés sur les lieux et une main d'oeuvre nombreuse et souvent locale, les "cheminots", fut embauchée pour les tâches subalternes.

* Pour en savoir davantage, consulter : François GARCIA "Le viaduc du Viaur, révolutions ferroviaire et socio-économique", CRDP Midi-Pyrénées - CDDP de l'Aveyron et du Tarn, 192 p, 1996, 120 FF.



Les travaux débutèrent par les culées en maçonnerie (voir croquis 1) où des sabots articulés permettent aux arcs centraux, reliés par une clef également articulée de modifier leurs positions (action du vent, dilatation due à la chaleur, poids des trains, ...). Pour les équilibrer deux encorbellements font contrepoids et s'ajustent à deux travées de raccord, elles-mêmes prolongées par deux petits viaducs en maçonnerie. Ainsi chaque moitié du viaduc est indépendante l'une de l'autre et des deux versants. Autre particularité, toutes les pièces métalliques ont été rivetées à la main !



Pour la construction, outre des échafaudages, une machine (la "baleine"), créée spécialement, se déplaçait le long du plancher (voir croquis 2). Autres caractéristiques :

- poids des métaux : 3800

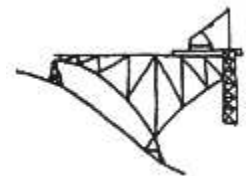
croquis 1

tonnes ; volume des maçonneries : 4000 m³ ;

- déformations maxima à la clef : verticale : 6,5 cm ; transversale : 13,3 cm.

Finalement, en octobre 1902, eut lieu l'inauguration en présence du Ministre des TP et député de l'Aveyron : E. Maruéjols. Au mois de novembre de la même année, des tests de résistance furent effectués avec succès permettant l'exploitation commerciale de la ligne par la compagnie du Midi, à partir du 18 décembre. Une ère nouvelle s'ouvrait.

croquis 2



L'ARRIVEE DU PROGRES :

Si la chaux n'avait pas attendu l'arrivée du chemin de fer, il est incontestable que le train amplifia le phénomène. L'arrivée massive de la chaux, des engrais et du machinisme agricole furent un tournant pour le Ségala. Désormais, les prairies artificielles, l'élevage, le blé, ..., allaient enrichir cette région. On a pu parler de Révolution agricole. Paradoxalement, nécessitant moins de bras, les campagnes virent leurs enfants migrer vers les villes ou vers certains bourgs et villages qui bénéficiant d'une gare, prospéraient. Ainsi, de nombreux relais à chevaux comme la Baraque de Fraysse (Baraqueville), les Cabanes (Tanus), ..., connurent un essor. Par exemple, à Tanus, dès 1902, la municipalité demande la création de 6 nouvelles foires et obtient également dans la décennie un bureau télégraphique et une recette postale.

Aujourd'hui, centenaire, le viaduc est classé aux Monuments Historiques (1984) et il n'a pas pris une seule ride. A défaut de lifting, il doit, néanmoins, environ tous les 10 ans, subir une séance de maquillage. Celle de 1979 à 1981 a nécessité 680 t. d'abrasif et 63 t. de peinture. Ainsi, il peut séduire les touristes qui depuis Tapié de Céleyran, cousine d'H. de Toulouse-Lautrec et à qui nous devons de nombreuses photographies de la construction, se succèdent à ses abords.

Touristes essentiellement, car les voyageurs ou le trafic de marchandises sont en régression constante depuis l'après Seconde Guerre. Progressivement, le moteur à explosion a entraîné la fermeture des pittoresques gares du XIX^{ème} s. et, ironie de l'histoire, le viaduc de Bodin a maintenant à proximité un concurrent autoroutier, en béton armé précontraint, s'appelant également "viaduc du Viaur" !