



Le Viaduc du Viaur

Le Viaduc du Viaur est un ouvrage ferroviaire achevé en 1902, qui franchit la profonde vallée du Viaur entre Rodez et Albi. Il est situé sur les communes de Tauriac-de-Naucelle (Aveyron) et Tanus (Tarn).

Un nécessaire désenclavement du Ségala

Ce pont avait pour objectif de permettre à la voie ferrée Carmaux - Rodez de franchir la rivière le Viaur et donc de relier les versants tarnais et aveyronnais du Ségala, en désenclavant cette dernière. Le Ségala, région essentiellement agricole, vouée en priorité à la culture du seigle (« *segal* » en occitan) était, au XIX^{ème} siècle un espace très enclavé, maintenu, de par son relief et sa configuration géographique, à l'écart des principaux échanges commerciaux.

La création d'un ouvrage d'art franchissant le Viaur avait donc une importance capitale pour l'économie de la région.

La construction d'un viaduc fut décrété projet décrété d'utilité publique en 1878 et faisait partie d'un ensemble dit « *Plan Freycinet* », alors Ministre des Travaux Publics. Il fera l'objet d'un concours d'architecture, en 1887, ouvert à des ingénieurs : 8 projets furent présentés, dont un émanant



d'un certain ... Gustave Eiffel. C'est finalement le projet présenté par Paul Bodin (1846-1926), albigeois d'origine, ingénieur à la Société des Batignolles et Professeur à l'Ecole Centrale, qui fut retenu.

Construit par la Société de Construction des Batignolles (aujourd'hui Spie Batignolles), entre 1895 et 1902, le pont a été inauguré le 5 octobre 1902, en présence du Ministre des Travaux Publics, Emile Maruéjols, qui était également député de l'Aveyron.

Une technique novatrice

Long de 460 m et haut de 116 m avec un arc central de 20 m d'envergure, le Viaduc du Viaur a nécessité 3 800 tonnes d'acier et 4 000 m³ de maçonnerie pour sa construction.

Ce pont en acier, assemblé par rivets posés manuellement, est composé de deux poutres en porte-à-faux équilibrées (technique cantilever) et articulées, chacune prolongée par une courte poutre à section constante et une culée en maçonnerie à deux arches.

L'arc central est formé de deux ossatures symétriques qui s'arc-boutent, au milieu du pont, par une clé articulée. Ces deux ossatures reposent, de chaque côté, sur des appuis en maçonnerie, au moyen de sabots également articulés.



C'est le seul pont de ce type en France. Ce système dit « à arcs équilibrés » ou « à poutres balancées » consiste dans l'adjonction d'encorbellements à la travée centrale qui, par le seul effet de leur contrepoids, allègent la pression qui s'exerce à la clé en équilibrant partiellement le poids de la « poutre » médiane.

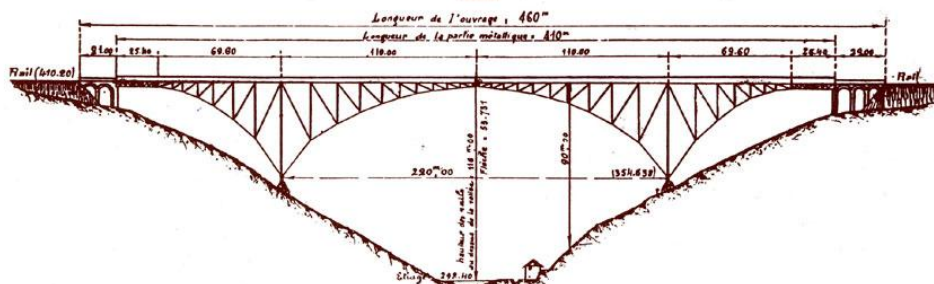
Ces encorbellements font que chaque « poutre » joue un rôle similaire à celui d'un fléau de balance qui tendrait à s'incliner vers le milieu de la travée centrale.

Les dispositions d'ensemble de la partie métallique ont été établies afin qu'une poussée soit toujours exercée à la clé de l'arc central.

Cette technique permet la libre déformation de l'arc central, sous l'influence des charges supportées lors des passages de trains, des variations de températures et du vent.

VIADUC MÉTALLIQUE SUR LE VIAUR

Elevation



Une véritable révolution agricole

Une ère nouvelle pour le Ségala tarnais et aveyronnais venait de s'ouvrir avec la mise en place du Viaduc du Viaur. Le train va notamment permettre l'arrivée de la chaux dans le Ségala, ce qui eut pour effet d'utiliser ce produit à des fins agricoles. A la technique du chaulage s'adjoint l'usage des engrais phosphatés, utilisés à des fins d'augmentation du rendement des terres schisteuses de la région. Tout ceci a des conséquences sur les cultures et c'est ainsi que le seigle, la céréale des terres dites pauvres, est peu à peu remplacé par le blé, symbole de richesse plus rémunérateur.





Tanus, commune avoisinante du Viaduc a rapidement compris l'intérêt qu'elle pouvait tirer d'un tel ouvrage, notamment pour développer le commerce local : en 1892, le conseil municipal demande et obtient deux ans plus tard, six foires complémentaires aux deux existantes. En 1903, un bureau de poste est implanté.

Outre le transport des marchandises, le rail a permis le transport des voyageurs, engendrant de nouvelles commodités de déplacement. Cependant la concurrence de la route et, ironie du sort, la construction, entre 1995 et 1998, d'un viaduc autoroutier sur le Viaur, en béton armé précontraint, ont eu pour conséquence, peu et notamment à partir du derniers tiers du XXème siècle, un très net ralentissement de l'activité ferroviaire et la fermeture progressive des gares locales.

Le Viaduc du Viaur a été classé « Monument historique » en 1984. Le centenaire de la fin de sa construction a été célébré le 21 septembre 2002. A cette occasion, la locomotive à vapeur 141R568 du dépôt de Capdenac est passée sur le viaduc et un feu d'artifice a été tiré pour commémorer l'évènement

Max Assié et le Syndicat d'Initiative de Tanus

Pour accéder au Viaduc du Viaur : consulter le guide « *Chemin faisant autour de Tanus* », circuit n° 1.