



Ligne Neussargues - Loubaresse - (Béziers)

Références du dossier

Numéro de dossier : IA00141342

Date de l'enquête initiale : 2014

Date(s) de rédaction : 2014

Cadre de l'étude : enquête thématique régionale ferroviaire et villégiature

Degré d'étude : repéré

Désignation

Dénomination : voie ferrée

Compléments de localisation

Milieu d'implantation :

Références cadastrales :

Historique

La ligne Neussargues - Béziers représente (avec la ligne Clermont - Nîmes) l'une des deux grandes artères SNCF du Massif Central.

Les deux sections de Neussargues à Saint-Flour - Chaudes-Aigues et de Saint-Flour - Chaudes-Aigues à Saint-Chély-d'Apcher ouvrent "à tous trafics" en mai 1888. Elles sont alors exploitées par la compagnie du Midi.

En mars 2007, RFF (Réseau ferré de France - actuel SNCF Réseau) ferme la ligne au trafic voyageurs, puis quelques jours plus tard, au trafic marchandises, pour effectuer des travaux sur le réseau ; la réouverture pour les voyageurs et le fret a lieu en juillet 2007. En septembre 2009, suite à une fissuration apparue sur l'une des piles du viaduc de Garabit (situé sur la commune de Ruynes-en-Margeride - voir dossier IA15000405), tout trafic est à nouveau interrompu ; après intervention sur le viaduc, la ligne est rouverte en octobre de cette même année.

A l'origine, la ligne desservait les stations suivantes dans le département du Cantal : Neussargues, Talizat, Andelat, Saint-Flour - Chaudes-Aigues, Ruynes-en-Margeride, Garabit et Loubaresse. Mais seules les gares de Neussargues et Saint-Flour sont encore ouvertes actuellement.

Période(s) principale(s) : 4e quart 19e siècle

Période(s) secondaire(s) : 1er quart 21e siècle

Dates : 1888 (daté par source, daté par travaux historiques), 2007 (daté par source), 2009 (daté par source)

Description

La ligne Neussargues - Béziers est classée comme chemin de fer d'intérêt général. Elle traverse le département du Cantal avant de passer, peu après Loubaresse, dans la région du Languedoc-Roussillon.

Elle compte 42 km dans sa partie auvergnate, dont environ 19 km dans la section entre Neussargues et Saint-Flour et 23 km entre Saint-Flour et la limite de région, au sud de Loubaresse.

Pendant la guerre de 1914-1918, relate le *Livret-guide officiel du Paris-Orléans-Midi* de 1936 ("De Paris à la Loire et à la Garonne"), les difficultés d'approvisionnement en charbon avaient attiré l'attention du gouvernement et des compagnies sur l'intérêt à utiliser le plus possible les ressources nationales en "houille blanche" (électricité). Un programme d'électrification de lignes présenté au gouvernement par les compagnies avait été approuvé le 29 août 1920. Cette ligne, à voie unique, atteste de la mise en oeuvre du programme dès les années 1920. Elle est l'une des rares lignes électrifiées en Auvergne (avec celle de Clermont à Paris par Vichy).

Éléments descriptifs

Références documentaires

Documents d'archive

- **Ligne Neussargues - Loubaresse - Béziers (archives 15).**
Fonds d'archives concernant différentes sections de la ligne Neussargues - Loubaresse - Béziers.
AD Cantal : 5S 31, 35, 39, 42

Bibliographie

- **Le viaduc de Garabit**
CARTIER, Claudine, RIBEILL, Georges, WOLKOWITSCH, Maurice, et al. **Le viaduc de Garabit et le patrimoine ferroviaire en Auvergne.** Paris : SNCF, ministère de la culture et de l'éducation (coll. "Mon patrimoine"), 1992.
Région Auvergne-Rhône-Alpes, SRI, site de Clermont : CDP C 014

Liens web

- Réseau ferré et motifs paysagers : les Vierges colossales : <https://inventaire-rra.hypotheses.org/4174>

Annexe 1

Guide Joanne 1883 : Saint-Flour-Loubaresse (en construction)

p. 438. Route 128 de Saint-Flour à Mende Route de voit. ... On peut à Saint-Flour se procurer des voit. pour aller visiter les travaux du Pont de Garabi [sic] ... A pied 12 km aller et retour. Chemin de fer en construction, ... Une descente rapide conduit dans la vallée sauvage de la Truyère que l'on franchit au pont de Garabi et d'où l'on gagne en zigzag le ham. de Garabi, qui doit son origine aux travaux du chemin de fer. La voie ferrée en construction de Neussargues à Marvejols est obligée de franchir la tortueuse gorge de la Truyère pour passer de la Planèze sur le plateau de Saint-Chély. Pour éviter un grand circuit, des rampes et des tunnels, M. l'ingénieur Boyer a proposé de jeter un pont sur la gorge de la Truyère. Ce gigantesque projet a été adopté et l'exécution en a été confiée à son inventeur. Le pont de Garabi aura, au rail, une élévation de 122 m 20 cm au-dessus de l'étiage de la Truyère. Afin de franchir la distance de 564 m 25 cm, qui sépare les deux plateaux, un viaduc a été construit de chaque côté et ces deux viaducs seront reliés par un tablier en fonte boulonnée d'une longueur de 448 m 30 cm reposant sur cinq colonnes de pièces de fonte scellées sur pareil nombre de culées, et sur l'arc qui joindra les deux rives de la Truyère. Les cinq culées sont formées d'un blocage de moellons liés avec de la chaux du Teil et revêtues d'un solide parement de granit. Les deux culées, les plus rapprochées de la Truyère, s'appuyant sur la roche en place, portent chacune une colonne de fonte haute de 60 m 73 cm et servent de point de départ aux deux extrémités de l'immense arc de fonte sur lequel repose le tablier du pont. La longueur de la corde de cet arc est de 165 m. Les travaux de maçonnerie, terminés au mois d'août 1882, ont coûté un million, et le 1er août 1882, a eu lieu la pose de la première pièce de fonte. La charpente de fer, fabriquée à Paris par la maison Eiffel, du prix de 2,800,000 fr sera entièrement posée en 1884. ... Pour mieux se rendre compte des travaux, il faut ... si l'on s'est arrêté au hameau de Garabi et qu'on ne craigne pas le vertige, franchir la Truyère sur la passerelle des ouvriers et escalader ensuite le versant très rapide de la rive dr. en s'aidant de la main courante en corde et en fer qui a été posée sur le long du sentier, ...

Annexe 2

Guide Joanne 1889 dit 1892 : Neussargues-Loubaresse

p.302 D'AURILLAC à MENDE ...p. 303 B/ par Neussargues,.... Chemin de fer en construction de Neussargues à Marvejols. NB. La voie ferrée de Neussargues à Marvejols offre deux des ouvrages d'art les plus considérables des chemins de fer français : le pont de Garabit et le viaduc de la Crucize. Sur la demande du Club Alpin Français, la Compagnie des chemins de fer du Midi a [p. 304] décidé qu'une halte serait établie au pont de Garabit. Pour la description détaillée de cette route v. Les Cévennes. Neussargues. La voie ferrée monte au S. (belle vue du château de Merdogne) et traverse dans le tunnel de Mallet (1451 m) la montagne de Talizat. Talizat. Viaduc de Blaud (8 arches) sur la vallée du Saillans. Roffiac. Saint-Flour, ... La voie ferrée laisse à dr. la vallée des Landes, dont elle franchit un affluent sur le viaduc de Varilette (10 arches). Ruines [sic, = Ruynes]. C'est sur le territoire de ce nom que se trouve le viaduc de Garabit, ... Viaduc ou pont de Garabit* le travail d'art le plus remarquable des chemins de fer

français, franchit les gorges profondes de la Truyère. Pour éviter la construction de ce monument gigantesque, il eût fallu allonger de 7 km le tracé de la ligne, tout en construisant de nombreux ouvrages d'art d'importance secondaire. L'adoption hardie du plus court tracé est due à M. l'ingénieur Boyer, mort prématurément à Panama. Le pont a, au rail, une élévation de 122 m 20 cm au-dessus du niveau de la Truyère. Afin de franchir la distance de 564 m 25 cm qui sépare le rebord du plateau de la Planèze du rebord du plateau de Saint-Chély, on a dû construire de chaque côté une plate-forme en maçonnerie. Ces deux plates-formes sont reliées par un tablier en pièces de fer boulonnées d'une longueur de 448 m 30 cm reposant sur cinq colonnes de fer ajourées, également boulonnées et scellées sur un pareil nombre de culées. Au-dessus du lit de la Truyère, le tablier est soutenu par un arc double, en fer, ayant 165 m d'ouverture. Les cinq culées sont formées d'un blocage de moellons liés avec de la chaux du Teil, et revêtues d'un solide parement de granit. Les deux culées, les plus rapprochées de la Truyère, s'appuyant sur la roche, portent chacune une colonne formée de charpente en fer haute de 60 m 73 cm, et servent de point d'appui aux deux extrémités de la grande arche de fer qui supporte le tablier du pont au-dessus de la Truyère. Les travaux de maçonnerie, terminés au mois d'août 1882, ont coûté un million de fr. ; la première pièce de la charpente de fer, fabriquée par la maison Eiffel de Paris a été posée le 1er août 1882, la dernière le 18 avril 1884. La charpente est entièrement peinte en blanc, afin que la moindre tache de rouille soit aussitôt visible ; une passerelle en fer se trouve au-dessous du tablier et des échelles sont disposées dans les colonnes, de telle manière que l'on peut visiter sans peine, sinon sans vertige, toutes les parties de la charpente. Les visiteurs peuvent déjeuner à la cantine des conducteurs des travaux, ... descendre au fond de la vallée jusqu'au pont de la route de voitures et monter sur la rive dr. de la Truyère. C'est de là seulement que l'on peut apprécier la profondeur de la gorge et éprouver l'impression grandiose de cette oeuvre colossale. Le coût total a été d'un peu moins de 4 millions. Loubaresse.

Annexe 3

Guide Joanne du voyageur en France 1907 : réseaux Orléans, Midi, Etat.

p. 199 : Neussargues / Béziers : voie ferrée monte sur plateau de la Planèze ; tunnel de Mallet ; Talizat ; voie croise ruisseau de Saillans + château de Saillans au-dessus de la cascade de Baborie ; viaduc du Blaud (8 arches) ; Andelat ; Vallée du Lander ; Saint-Flour (cathédrale ...) corr. service public pour Chaudesaigues (sources ...) ; viaduc de la Varillette sur un affluent du Lander ; Ruynes ; viaduc ou pont de Garabit sur Truyère (...) ; Garabit ; sur plateau granitique de Saint-Chély. ; Loubaresse ; Arcomie ; tunnel d'Herbouze ; Saint-Chély-d'Apcher (Lozère).

Annexe 4

Guide Joanne 1910-1911 : Neussargues-Saint-Flour-Garabit

p. 333. De Paris à Saint-Flour... Neussargues. La ligne du Midi s'élève par une rampe très rapide à l'E. sur les montagnes de la rive droite de l'Alagnon (vue magnifique sur la vallée et le château de Merdogne), puis, s'enfonce au sud dans le tunnel de Maltet, long de 1451m, pour déboucher sur la Planèze, plateau basaltique élevé et froid (900 à 1000 m. d'alt.) mais riche en céréales, qui envoie au S. ses eaux à la Truyère. Talizat,... au pied d'un sommet de 1055 m. La voie descend le petit vallon du ruisseau de Saillans, qui fuit par une fissure creusée dans la pierre et qu'elle croise près des ruines pittoresques du château de Saillans (à g.) bâti sur un massif de roc dominant un petit cirque de rochers très curieux, au dessus d'une sorte de gouffre où se précipite la cascade de Basbarie (40m). On franchit le vallon du Lander sur le viaduc du Blaud (8 arches). Andelat, au dessus du confluent du Lander et du ruisseau du Saillans. Sur la rive dr. château du Rochain. A 2 km O, ... Roffiac. La voie descend dans la jolie vallée du Lander qu'elle croise bientôt. Vue pittoresque à dr. du rocher de Saint-Flour. Saint-Flour,... est bâtie à 883 m d'alt. sur un promontoire du plateau de la Planeze, dont les escarpements basaltiques dominant de plus de 100 m. le confluent du Lander et d'un autre ruisseau,... Sint-Flour est intéressant p. 334 par son site pittoresque, son vaste horizon,... p. 336 L'excursion très recommandée de Garabit peut se faire en chemin de fer en descendant la halte de Garabit ou a Ruines mais il est plus agréable et plus commode de s'y rendre en voiture par la route,... Le viaduc ou pont de Garabit construit (1882-1884) par M. Eiffel, sur les plans de l'ingénieur Boyer, franchit les gorges de la Tuyère et relie le plateau de la planèze au N. et celui de Saint Chély au S. Le pont a au rail, une élévation de 122m20 au dessus du niveau de la rivière. Afin de franchir la distance de 564m65 qui sépare le rebord des deux plateaux, on a du construire de chaque côté une plate-forme en maçonnerie. Ces deux plates-formes sont reliées par un tablier en pièces de fer boulonnées, d'une longueur de 4448m30 reposant sur cinq colonnes de fer. Au dessus du lit de la Truyère, le tablier est soutenu par un arc double, en fer, ayant 165 m d'ouverture. Pour se rendre compte de ce gigantesque travail, après l'avoir vu de la rive g. où se trouve la halte, il faut redescendre jusqu'au pont de la route, passer sur la rive dr. (belle vue d'ensemble), puis remonter sur la PLanèze : c'est de là seulement que l'on peut apprécier la profondeur de la gorge et éprouver l'impression grandiose de cette oeuvre colossale.

Annexe 5

Guide Bleu 1920 : Neussargues-Loubaresse

p. 300 : Neussargues : La ligne du Midi s'élève par une rampe très rapide à l'E. sur les montagnes de la rive dr. de l'Alagnon (vue magnifique à g. sur la vallée et le château de Merdogne), puis, s'enfonce au S. dans le tunnel de Mallet, long de 1451 m, pour déboucher sur la Planèze, plateau basaltique élevé et froid (900 à 1000 m. d'alt.) mais riche en céréales, qui envoie au S. ses eaux à la Tuyère ; vue à dr. sur le massif du Cantal. Talizat, ... au pied d'un sommet de 1055 m. p 301 La voie descend le petit vallon du ruisseau de Saillans, qui fuit par profonde et étroite cassure dans le basalte et qu'elle croise près des ruines du pittoresque château de Saillans (à g., restauré) bâti sur un roc au-dessus d'un cirque de rochers très curieux, où se précipite, dans un gouffre impressionnant la cascade de Basborie. Andelat, au-dessus du confluent du Lander et du ruisseau du Saillans. Sur la rive dr. château du Rochain. A 2 km O., ... Roffiac, ... La voie descend dans la jolie vallée du Lander qu'elle croise bientôt. Vue pittoresque à dr. en contre-haut du rocher de Saint-Flour. Saint-Flour, ... p. 305 Le chemin de fer laisse à dr. la vallée du Lander, puis traverse une région coupée de bois de pins. Au-delà de Ruines [sic, = Ruynes] (restes d'un château), la voie franchit la profonde et sauvage vallée de la Truyère sur le célèbre pont de Garabit, à l'extrémité duquel est la halte de Garabit (hôt. : du Viaduc, 12 ch. remis à neuf ...). Le viaduc ou pont de Garabit construit (1882-1884) par M. Eiffel, sur les plans de l'ingénieur Boyer, franchit la profonde vallée de la Truyère à une hauteur de 122 m 20 au dessus du niveau de la rivière. Sa longueur est de 564 m 65. Un tablier en pièces de fer boulonnées d'une longueur de 448 m 30 reposant sur cinq colonnes de fer, relie les plate-formes en maçonnerie établies de chaque côté. Au-dessus du lit de la Truyère, ce tablier est soutenu par un arc parabolique, en fer, ayant 165 m d'ouverture. Pour se rendre compte de ce gigantesque travail, après l'avoir vu de la rive g. où se trouve la halte, il faut redescendre jusqu'au pont de la route, passer sur la rive dr. (belle vue d'ensemble), puis remonter sur le plateau : c'est de là seulement que l'on peut apprécier la profondeur de la gorge et éprouver l'impression grandiose de cette oeuvre colossale. Garabit semble appelé à devenir une station d'été : un projet de barrage, en aval du viaduc, doit transformer la vallée en un immense lac.

Annexe 6

Guide Bleu 1935 : Neussargues-Garabit

p. 405 : [de Paris à Saint-Flour]. En quittant Neussargues, la ligne du Midi s'élève par une rampe très rapide à l'E. sur les montagnes de la rive dr. de l'Alagnon (vue magnifique à g. sur la vallée et le château de Merdogne [sic, = Merdogne]), puis s'enfonce au S. dans le tunnel de Mallet, long de 1,451 m, pour déboucher sur la Planèze, plateau basaltique, élevé et froid (900 à 1000 m d'alt.) mais riche en céréales, qui envoie au S. ses eaux à la Truyère ; vue à dr. sur le massif du Cantal. Talizat, à 944 m d'alt (135 m au-dessus de Neussargues) et à 1 km 5 E. au pied d'un sommet de 1055 m. La voie descend le petit vallon du ruisseau du Saillans, qui fuit par une profonde et étroite cassure dans le basalte et qu'elle croise près du pittoresque château de Saillans (à g. restauré), bâti sur un roc au-dessus d'un cirque de rochers très curieux, où se précipite, dans un gouffre impressionnant, la cascade du Basborie ou du Sailhens [sic, = Sailhant], ... Andelat, à 820 m d'alt. La voie descend dans la jolie vallée du Lander qu'elle croise bientôt. Vue pittoresque à dr. en contre-haut sur le rocher de Saint-Flour. Saint-Flour. ... p. 410 Viaduc de Garabit (... il est préférable à l'aller, de suivre l'itinéraire ci-après). Le chemin de fer laisse à dr. la vallée du Lander, puis traverse une région coupée de bois de pins. Au-delà de Ruines [sic, = Ruynes] (ci-après), la voie franchit la profonde et sauvage vallée de la Truyère sur le célèbre viaduc de Garabit, à l'extrémité duquel est la halte de Garabit (hôtel du viaduc 12 chambres, remis à neuf), ... Le **viaduc ou pont de Garabit, construit (1882-1884) par M. Eiffel, sur les plans de l'ingénieur Boyer, franchit la profonde gorge de la Truyère à une hauteur de 122 m 20 au-dessus du niveau de la rivière. Sa longueur est de 564 m 65. Un tablier en pièces de fer boulonnées, d'une longueur de 448 m 30, reposant sur cinq colonnes de fer, relie les plates-formes en maçonnerie établies de chaque côté. Au-dessus du lit de la Truyère, ce tablier est soutenu par un axe parabolique, en fer, ayant 165 m d'ouverture. Pour se rendre bien compte de ce gigantesque travail, après l'avoir vu de la rive g. où se trouve la halte, il faut descendre jusqu'au pont de la route, passer sur la rive dr. (belle vue d'ensemble), puis monter sur le plateau ; c'est de là seulement que l'on peut apprécier la profondeur de la gorge et éprouver l'impression grandiose de cette oeuvre colossale.

Annexe 7

P.O.-Midi : livret-guide officiel 1936 T1 : De Paris à la Loire et à la Garonne : Neussargues - Garabit

p. 88 : Ligne de Paris à Neussargues et à Béziers I : Par la portière, ... De Neussargues à Millau : la ligne comporte de nombreux ouvrages d'art (tunnels et viaducs). Après s'être éloignée de la vallée de l'Alagnon, elle débouche sur le plateau de la Planèze (alt.100 m) bientôt après, la voie descend, découvrant à g. le château de Saillans. Après Andelat, elle laisse apercevoir à dr., avant l'entrée en gare de Saint-Flour, une jolie vue sur ce village, ... Au sortir de Saint-Flour,

beau panorama, à nouveau, sur la cité. Quelques kilomètres après, la ligne franchit la gorge de la Truyère sur le célèbre viaduc de Garabit : cet ouvrage très remarquable, comptant parmi les premières grandes constructions métalliques, a été construit par Eiffel, de 1882 à 1884 ; il a une longueur de 653 m, et surplombe la rivière de 122 m ; son arc parabolique mesure 165 m d'ouverture ; au point de vue esthétique et architectural, il ne cède en rien aux viaducs des Fades et de Tanus. Immédiatement après le pont, se trouve la petite station de Garabit, où descendent les visiteurs de ce splendide ouvrage d'art. La voie monte vers le plateau ...

Annexe 8

Guide bleu 1949 : Neussargues-Garabit

p. 27 : De NEUSSARGUES A SAINT-FLOUR (Béziers). La ligne de Béziers s'élève par une rampe très rapide à l'E. au flanc des montagnes de la rive dr. de l'Alagnon, offrant une vue magnifique sur le bassin de Neussargues et le château de Merdogne. Puis elle s'enfonce dans le tunnel de Mallet (long. 1451 m) pour déboucher sur le haut plateau basaltique de la Planèze. Talizat. La voie redescend par le petit vallon du ruisseau du Saillans qu'elle croise près du pittoresque château du Saillans, bâti sur un roc au-dessus de la cascade de Basborie. Andelat. On descend la vallée du Lander au-dessus de laquelle apparaît à dr. Saint-Flour sur son rocher. Saint-Flour. Plus loin la ligne dessert Ruines et franchit la profonde gorge de la Truyère sur le célèbre *viaduc de Garabit, p. 28 ... au delà duquel se trouve la halte de Garabit.

Annexe 9

Guide Bleu Cevennes, 1951 : Neussargues-Loubaresse

p. 30 : Neussargues : en quittant Neussargues, la ligne de Béziers s'élève par une rampe très rapide à l'E. au flanc des montagnes de la rive dr. de l'Alagnon, offrant une vue magnifique sur le bassin de Neussargues et le château de Merdogne. Puis, elle s'enfonce dans le tunnel de Mallet, long de 1451 m, pour déboucher sur le haut du plateau basaltique de la Planèze. Talizat. La voie redescend par le petit vallon du ruisseau de Saillans qu'elle croise près du pittoresque château de Saillans, bâti sur un roc au dessus de la cascade de Basborie. Andelat. On descend la vallée du Lander, au-dessus de laquelle apparaît à dr. Saint-Flour sur son rocher. Saint-Flour. De Saint-Flour, la ligne s'élève sur les premières pentes de la Margeride. Ruines [sic, = Ruynes]. La voie franchit la vallée de la Tuyère sur le célèbre viaduc de Garabit (p. 225). Garabit, halte à l'extrémité du viaduc. On parcourt le haut plateau granitique mamelonné de l'Aubrac. Loubaresse. Arcomie, au-delà duquel la ligne atteint son point culminant (1 145 m), ... p. 225 : [par la route] : De la descente en lacets tracée sur le flanc dr. de la gorge, on découvre ce magnifique ouvrage d'art sous un aspect saisissant. Mais c'est au fond de la gorge, et du bord de la rivière que la route franchit sur un vieux pont de pierre pittoresque en aval du viaduc, qu'on peut vraiment juger de sa hauteur et de sa hardiesse prodigieuse. Le viaduc de Garabit a été construit en 1882 à 1884 par Eiffel sur les plans du jeune ingénieur Boyer. p. 226 La longueur totale est de 564 m et le niveau de la voie est de 122 m 20 au-dessus de la rivière. La partie la plus profonde de la vallée est franchie par une immense et grandiose arche métallique de 165 m de corde. Cette arche et cinq grandes piles métalliques implantées sur les versants de la gorge supportent le tablier métallique, long de 448 m et rattaché des deux côtés au plateau par une plate-forme en maçonnerie. Le viaduc de Garabit, premier en date des grands ouvrages métalliques, n'a encore aujourd'hui pour rivaux en France que : le viaduc de Tanus, sur le Viaur, ligne de Rodez à Albi, et le viaduc des Fades, sur la Sioule, ligne de Montluçon à Clermont.

Annexe 10

Guide Bleu 1957 : Neussargues-Garabit

p. 28 : DE NEUSSARGUES A SAINT-FLOUR (Béziers). La ligne de Béziers s'élève sur une rampe très rapide à l'E. au flanc des montagnes de la rive dr. de l'Alagnon, offrant une vue magnifique sur le bassin de Neussargues et le château de Merdogne. Puis elle s'enfonce dans le tunnel de Mallet (long. 1451 m) pour déboucher sur le haut plateau basaltique de la Planèze. Talizat. La voie redescend par le petit vallon du ruisseau du Saillant qu'elle croise près du pittoresque château de Saillans, bâti sur un roc au-dessus de la cascade de Basborie (p. 515) Andelat. On descend la vallée du Lander au-dessus de laquelle apparaît à dr. Saint-Flour sur son rocher. Saint-Flour, ... Plus loin la ligne dessert Ruines [sic, = Ruynes] et franchit la profonde gorge de la Truyère sur le célèbre viaduc de Garabit (p. 551) au-delà duquel se trouve la halte. Garabit.

Annexe 11

Guide Bleu 1970

p.20 VI DE CLERMONT-FERRAND A SAINT-FLOUR OU A AURILLAC ET A FIGEAC : p . 20 DE NEUSSARGUES A SAINT-FLOUR (Béziers). La ligne de Béziers s'élève sur une rampe très rapide à l'E. au flanc des montagnes de la rive dr. de l'Alagnon, offrant une vue magnifique sur le bassin de Neussargues et le château de Merdogne. Puis elle s'enfonce dans le tunnel de Mallet (long. 1451 m) pour déboucher sur le haut plateau basaltique de la Planèze. Talizat. La voie redescend par le petit vallon du ruisseau du Saillans qu'elle croise près du pittoresque château du Saillans, bâti sur un roc au-dessus de la cascade de Basborie. Andelat. On descend la vallée du Lander au-dessus de laquelle apparaît à dr. Saint-Flour sur son rocher. Saint-Flour, ... Plus loin la ligne dessert Ruines et franchit la profonde gorge de la Truyère sur le célèbre viaduc de Garabit. p.443 : Le viaduc de Garabit a été construit de 1882 à 1884 par Eiffel sur les plans du jeune ingénieur Boyer. La longueur totale est de 564 m et le niveau de la voie est de 122 m au-dessus du fond de la vallée. La partie la plus profonde de la vallée est franchie par une immense et grandiose arche métallique de 165 m de corde. Cette arche et cinq grandes piles métalliques implantées sur les versants de la gorge supportent le tablier métallique long de 448 m, et rattaché des deux côtés au plateau par une plate-forme en maçonnerie. Le viaduc de Garabit, premier en date des grands ouvrages métalliques, n'a encore aujourd'hui pour rivaux en France que le viaduc de Tanus, sur le Vaur, et le viaduc des Fades, sur la Sioule.

Annexe 12

CROZES Daniel, "Les bêtes noires. Des chemins de fer dans le Massif central", p.238-239 (1).

"[...] les grande lignes relèvent des compétences de la SNCF. Béziers-Neussargues et Clermont-Nîmes appartiennent à cette catégorie ; toutes deux sont menacées de disparition. Les attaques contre la lère ont commencé dans les années 1990. [...] La lère annonce de la fermeture de la ligne intervint en octobre 1995 lorsque le comité de pilotage chargé de préparer le prochain contrat de plan Etat-SNCF l'inscrivit parmi les 600 km de lignes qui étaient condamnées pour manque de rentabilité. [En 1995, constitution d'un comité de défense et de promotion de Béziers-Neussargues]. [...] Depuis une dizaine d'années, la situation s'est détériorée. Il n'y a plus de trains directs Béziers-Paris. [...] "L'Aubrac" [...] a désormais Clermont pour terminus. [...] Certes, les conseils régionaux de Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon et Auvergne se sont prononcés pour son maintien ; ils ont engagés des travaux et renouvelé du matériel, rénové des gares. Mais la SNCF et RFF estiment que la ligne ne peut plus être exploitée. [Elle a été inscrite à l'automne 2010 parmi les 4 000 km de voies à fermer en France, mais devant la mobilisation du comité de défense, une convention "Trains d'équilibre du territoire" a été signée le 04/11/2010 par l'Etat et la SNCF : accordait un sursis de 3 ans à la ligne sous réserve que l'Etat apporte des financements pour améliorations].

Annexe 13

CROZES Daniel, "Les bêtes noires. Des chemins de fer dans le Massif central", p. 223-224.

"En 1982, la SNCF appliqua la formule du Cévenol à la ligne des Causses pour proposer une relation directe entre Béziers et Paris-gare de Lyon sous la bannière de "L'Aubrac". Jusqu'alors, cette ligne ne bénéficiait que du passage d'un seul train direct : le train de nuit. Dans la journée, deux changements étaient imposés à Clermont et Neussargues [...]. [Grand succès car il répondait à une nécessité] : impulser un nouveau souffle à une artère bien délaissée depuis des années [...]. [Le président de la SNCF] souligna que "L'Aubrac" contribuait non seulement au désenclavement du Massif central mais qu'il constituait un exemple du "renouveau" du chemin de fer [...]. Il remplissait une double mission : proposer du "cabotage" régional sur le parcours mais également des relations de moyenne et grande distance depuis la capitale, l'ouest, le nord, l'est et le centre vers le Cantal, l'Aveyron, la Lozère et inversement depuis la Méditerranée en direction de ces mêmes départements."

Annexe 14

CROZES Daniel, "Les bêtes noires. Des chemins de fer dans le Massif central", p. 206-207.

"[...] Lorsque des déclivités trop fortes l'imposèrent, la gare s'éloigna du centre-ville et le nouveau quartier éprouva bien des difficultés à se raccorder au centre ancien par une continuité urbaine ou même une "artère" spécifique. On rencontre cette situation à Saint-Flour [...]. Une dénivellation d'une centaine de mètres sépare les ruelles et les places du vieux Saint-Flour (881 m) de la gare établie dans le faubourg de Sainte-Christine (783 m) desservi par la nationale 9, au XIXe siècle. [...] Lorsque la Compagnie du Midi souhaite desservir Saint-Flour, elle chercha à s'implanter dans ce faubourg commerçant et dynamique, d'autant plus que la topographie conseillait le passage de la ligne par la ville

basse. Cependant, certains conseillers municipaux insistèrent pour que l'on construisît la gare et ses dépendances dans la ville haute [rancoeurs anciennes entre ville haute et ville basse...]. Pour le choix de la gare, la ville haute s'inclina. Les ingénieurs du Midi édifièrent le bâtiment des voyageurs, la remise des machines, la halle des marchandises sur une partie de l'ancien Pré de Pâques, dans la ville basse. Après l'ouverture de Béziers-Neussargues (1888), l'urbanisation du faubourg se compléta en bordure des avenues de la République et de la Gare. En 1891, la communauté de Saint-Flour comptait 5 000 habitants qui se partageaient entre la ville haute (2 600) et la ville basse (2 400). Commerces, auberges et marchés attendaient beaucoup de la mise en service de Saint-Flour-Brioude. [...] Les activités de cette ligne s'avèrent bien modestes. Mais le contraste persista entre le vieux Saint-Flour et le quartier de la gare [...]. Avec l'avènement de l'A75, Saint-Flour connaît une destinée semblable à Sévérac. Les activités ferroviaires s'y sont assoupies tandis que l'autoroute triomphe."

Annexe 15

CROZES Daniel, "Les bêtes noires. Des chemins de fer dans le Massif central", p. 201-202.

"Neussargues, dans le Cantal, bénéficia davantage du chemin de fer [qu'Arvant]. Les premières machines y parvinrent en 1866, depuis Arvant et Murat. [En 1868, avec l'exploitation de la ligne Aurillac-Arvant par le PO, la station n'est plus un terminus]. Toutefois son expansion ne démarra qu'à l'ouverture de la ligne de Béziers par la Compagnie du Midi en 1888 et elle ne se poursuivit qu'en 1910 quand les express circulèrent de Neussargues à Bort-les-Orgues.

Neussargues était [...] le carrefour de quatre lignes. On y dénombrait 137 habitants [...] en 1866 ; la localité s'enorgueillissait de posséder une église et des auberges. C'était déjà un croisement routier, ce qui pouvait justifier le choix du Paris-Orléans. Mais les luttes d'influence entre Saint-Flour et Murat jouèrent un rôle essentiel dans la décision de la Compagnie [...]. Les notables de Saint-Flour préféraient qu'on établisse la correspondance routière à Neussargues plutôt qu'à Murat [...].

Autour de la gare, on construisit des remises pour les chevaux et les diligences et des bureaux pour les maîtres de poste. Les voyageurs disposaient d'un buffet à la gare, d'auberges et de salles d'attente. [...]

Avant de se transformer en carrefour ferroviaire, le bourg profita pendant une vingtaine d'années des activités de la route et du train qui le séparèrent du vieux centre. En 1872, Neussargues devint un chef-lieu de commune, tandis qu'en 1888 la mairie était transférée dans le quartier de la gare. L'importance de ce point de croisement s'accrut à ce moment-là parce qu'il était le plus septentrional de la Compagnie du Midi pour expédier les primeurs du Roussillon et les vins du Languedoc vers la capitale et le nord de la France. Elle se traduisit par la présence d'une annexe des machines, d'une remise de chasse-neige, et d'une résidence d'agents de train. Le Midi et le Paris-Orléans y employaient une centaine de personnes avant que l'électrification de la ligne Béziers-Neussargues restreigne en 1932 les effectifs du dépôt. [...] en 1952, Neussargues conservait encore 75 cheminots. A l'époque, le bourg et le quartier de la gare regroupaient un millier d'habitants.

[...] Les activités ferroviaires s'amenuisèrent dans les années 1950 avec la fermeture d'Eygurande-Bort qui empêchait dorénavant tout débouché sur Montluçon. Aujourd'hui les trains ne circulent plus entre la vallée de l'Alagnon et Bort-les-Orgues mais Neussargues conserve ses fonctions de carrefour comme Arvant et Capdenac, assorties d'un changement de traction obligatoire pour les voyageurs de Béziers-Clermont."

Annexe 16

Intérêt d'une ligne Marvejols - Neussargues (1), 1871 (AD 15 - 5S 31).

- Ligne Marvejols - Neussargues, 1871 :

" [...] Ces conditions [rémunératrices] ne peuvent être remplies que par la construction de lignes de [chemin de] fer pénétrant jusque sur son territoire et spécialement par l'ouverture du chemin de fer de Marvejols à Neussargues. L'influence de ces voies de transport économique sur le commerce des bestiaux s'est affirmée dans les montagnes mêmes de la Lozère : depuis l'ouverture de la ligne du Cantal (de Clermont à Aurillac), des achats ont été faits à plusieurs reprises pour la boucherie parisienne dans les foires et marchés de la Lozère. A mesure que les voies de fer pénétreront dans ces montagnes, les faits de cette nature se multiplieront et de nouveaux débouchés s'ouvriront aux éleveurs qui [retrouvent / resteront ?] en même temps en pleine possession de leurs anciens marchés du Midi. [...] Eaux minérales - Les établissements importants de Chaudesaigues (Cantal) et de la Chaldette, commune de Brion (Lozère) apporteront aussi leur contingent au trafic du chemin de fer qui passerait à 25 kilomètres du premier et 15 seulement du second. [...] [Le chemin de fer projeté] permettra au cultivateur de concentrer toutes ses forces et ses capitaux à la culture fourragère, la seule rémunératrice, à l'industriel d'utiliser avec fruit et sans mécompte les forces motrices naturelles des cours d'eau. Réalisant par là les conditions nécessaires pour que la production agricole et industrielle du plateau arrive à son rendement maximum, l'ouverture du chemin de fer de Marvejols à Neussargues développera les échanges dans une mesure d'autant plus élevée que sa substitution à une route de terre d'une viabilité difficile

constituera un progrès radical. Ce développement des échanges et des relations fera tout à la fois la prospérité du pays et le profit de la Compagnie exploitante."

Annexe 17

Intérêt d'une ligne Marvejols - Neussargues (2), 1871 (AD 15 - 5S 31).

- Ligne Marvejols - Neussargues, 1871 :

" [... La ligne projetée] entraînera la transformation du système vicieux de culture du sol en usage depuis longtemps et dont l'emploi opiniâtre tient précisément à l'isolement de cette région et à la cherté qui en résulte pour les transports. Elle développera les échanges et les relations propres à l'exploitation agricole et industrielle du sol et celles qui résultent des affaires administratives et commerciales. Ce développement sera d'autant plus prononcé, et d'autant plus profitable pour le pays et pour la Compagnie exploitante que l'amélioration réalisée par la substitution du chemin de fer à une route très médiocre sera plus radicale. La ligne de Marvejols à Neussargues donnera en même temps satisfaction aux relations avec Paris, le centre et le Nord de la France, des industries spéciales de Millau (ganerie et tannerie), Saint-Geniez (étoffes de laine) et Roquefort (fromages) qui seront desservies le plus directement possible par cette ligne. Les transports qui dépendent de ces intérêts locaux s'opèrent aujourd'hui sur les voies de terre du plateau et l'on peut en apprécier l'importance actuelle et les progrès successifs au moyen des résultats du recensement de la circulation sur ces routes."

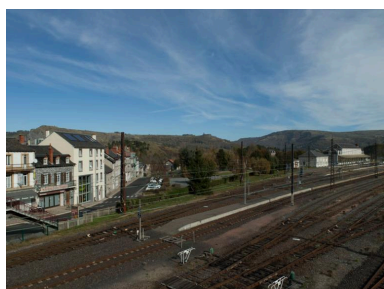
Annexe 18

Intérêt d'une ligne Marvejols - Neussargues (3), 1871 (AD 15 - 5S 31).

- "Avant-projet du chemin de fer de Marvejols à Neussargues. Rapport de l'Ingénieur en Chef", 1871 :

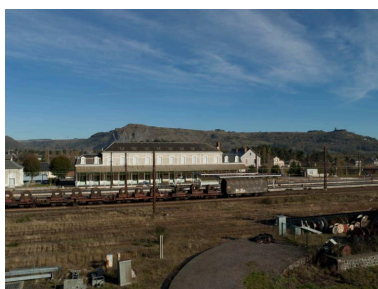
"La nouvelle voie sera une des plus utiles pour le transit du Midi vers le Nord. Ce transit comprendra la presque totalité des produits des vignobles des Pyrénées Orientales, de l'Aude et de la partie occidentale de l'Hérault, et il s'augmentera du trafic international qui se dirige de la côte orientale de l'Espagne vers le nord de la France, lorsque la ligne qui s'arrête maintenant à Port-Vendres sera ouverte jusqu'à Barcelone. Les intérêts locaux qui seront desservis seront considérables car le chemin projeté ouvrira à une région montagneuse, privée jusqu'ici de communications rapides, le réseau des voies ferrées. [...] ce chemin, traversant le plateau qui sépare Marvejols de Saint-Flour, suivant la direction autour de laquelle sont groupées les populations les plus importantes, desservira les intérêts agricoles et industriels de 65 000 habitants. Il mettra ces populations en rapport direct avec leurs débouchés naturels et leurs centres d'approvisionnements, Paris, Bordeaux, Toulouse, Marseille, Lyon et Clermont, ainsi qu'avec leurs chefs-lieux administratifs et judiciaires. Il amènera aussi la transformation du système vicieux de culture du sol en permettant, par la réduction des prix de transport, de demander des grains à d'autres contrées, pour développer davantage la production de la viande."

Illustrations

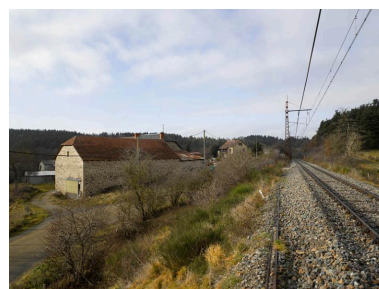


Vue générale du "noeud ferroviaire" de Neussargues, décrit dans les guides de la deuxième moitié du XXe siècle comme un "riant bassin (...)" qui s'épanouit au confluent de l'Alagnon et de l'Allouche". Au loin, la silhouette du château de Merdogne.

Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20121500007NUC4A



Vue du site et de la gare de Neussargues, depuis les voies. Très vite, la gare de Neussargues s'est retrouvée au carrefour de plusieurs lignes ferroviaires d'importance. Le guide Joanne de 1892 annonce déjà qu'une "gare considérable, spéciale à la Compagnie du Midi [y] est en construction". Le guide de 1936 précise : "De Neussargues, se détachent au nord la ligne de

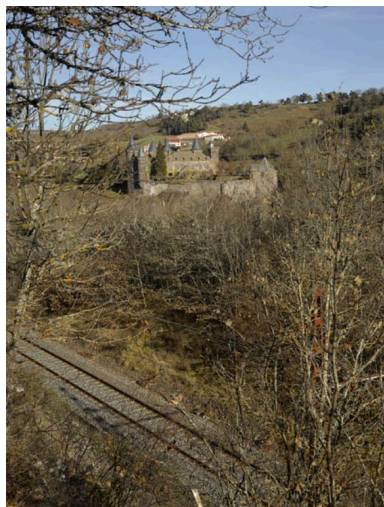


Ferme du Vialard en bordure de voie, entre Savignac et le Sailhant. Les bâtiments agricoles ne sont jamais signalés dans les guides ferroviaires du XIXe siècle, l'architecture rurale vernaculaire étant alors "invisible".

Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20151500045NUC4A

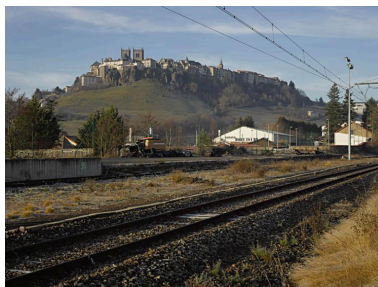
Bort-les-Orgues ; au sud celle de Béziers et des gorges du Tarn par Saint-Flour et le viaduc de Garabit".

Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20121500001NUCA



Château du Saillant dominant la voie ferrée. Il n'est pas mentionné dans les guides du XIXe siècle, mais ceux du début du XXe consacrent une longue description au site : " (...) ruines pittoresques du château du Saillans [sic] (...) bâti sur un massif de roc dominant un petit cirque de rochers très curieux, au-dessus d'une sorte de gouffre où se précipite la cascade de Basbarie [sic = Babory] (40 m)" (guide Joanne 1910-1911). A partir de 1920, le château est signalé comme "restauré".

Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20151500048NUC4A



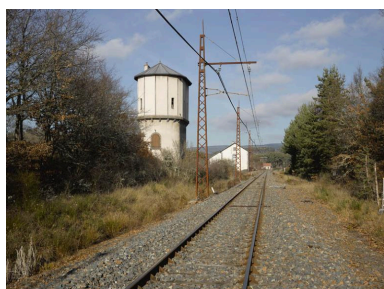
La ville de Saint-Flour sur son socle basaltique. Au début du XXe siècle, cette municipalité promet qu'une partie de la taxe de séjour dont elle pourra bénéficier si on lui accorde le statut de station de tourisme, sera employée au « dégagement de la colonnade basaltique » sur laquelle la vieille ville est implantée (délibération du 4 juillet 1920).

Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20151500046NUC4A



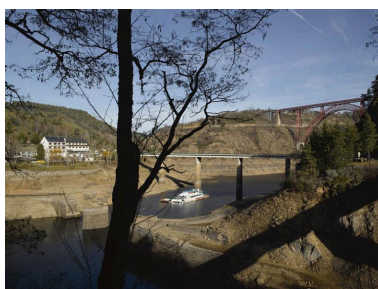
Gare de Ruynes-en-Margeride, édifée par la société exploitante, la Compagnie du Midi, lors de la création de la ligne.

Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20151500054NUC4A



Réservoir d'eau de la gare de Ruynes-en-Margeride, encore préservé bien qu'il ne soit plus utilisé.

Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20151500053NUC4A



Ponts routier et ferroviaire de Garabit sur la Truyère.

Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20151500056NUC4A



Site du viaduc de Garabit enjambant la Truyère. Alors que les travaux du viaduc ont commencé en 1882, le Guide Joanne de 1883 écrit : « il faut (...) si l'on s'est arrêté au hameau de Garabi [sic] et qu'on ne craigne pas le vertige, franchir la Truyère sur la passerelle des ouvriers et escalader ensuite le versant très rapide de la rive droite en s'aidant de la main courante en corde et en fer qui a été posée sur le long du sentier. » En 1920, le Guide Bleu recommande de passer



Vue de la ligne de chemin de fer à son passage sur le viaduc de Garabit. Alors que les travaux du viaduc ont commencé en 1882, le guide Joanne de 1883 écrit : "il faut (...) si l'on s'est arrêté au hameau de Garabi [sic] et qu'on ne craigne pas le vertige, franchir la Tuyère sur la passerelle des ouvriers et escalader ensuite le versant très rapide de la rive droite en s'aidant de la main courante en corde et en fer qui a été posée sur le long du sentier." En 1920, le guide Bleu recommande de passer sur la rive droite et de remonter sur le plateau : "c'est de là seulement que l'on peut apprécier la profondeur de la gorge et éprouver l'impression grandiose de cette oeuvre colossale".

Phot. Roger Choplain,

Phot. Roland Maston

IVR83_19921500242XA



Ferme près d'Estrémiac en bordure de voie. La maison d'habitation est datée 1863, c'est-à-dire 25 ans avant la construction de la ligne à quelques dizaines de mètres à peine des bâtiments. Il est probable que cette proximité ait, à l'époque, été vécue comme un atout.

Phot. Jean-Michel Périn

IVR83_20151500063NUC4A



La voie ferrée à son passage sur le viaduc de Garabit ; l'électrification de la ligne est ici bien visible.

Phot. Jean-Michel Périn

IVR83_20151500061NUC4A

sur la rive droite et de remonter sur le plateau : « c'est de là seulement que l'on peut apprécier la profondeur de la gorge et éprouver l'impression grandiose de cette oeuvre colossale ».

Phot. Jean-Michel Périn

IVR83_20151500058NUC4A



D'après le guide Joanne de 1889 (1892), c'est sur la demande du Club Alpin Français que la compagnie du Midi avait décidé qu'une halte serait établie à proximité du viaduc de Garabit : ainsi les voyageurs pouvaient descendre (comme au viaduc des Fades) de façon à admirer l'ouvrage d'art (ici, au niveau du tablier). La station (à gauche sur le cliché), désaffectée (le train ne s'arrête plus à cet endroit), a été transformée en habitation.

Phot. Jean-Michel Périn

IVR83_20151500062NUC4A

Dossiers liés

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Viaduc de Garabit (IA15000405) Auvergne, Cantal, Loubaresse

Dossiers de synthèse :

Présentation de l'enquête thématique régionale "Ferroviaire et villégiature en Auvergne" (IA00141319)

Le réseau ferré en Auvergne (IA00141320)

Oeuvre(s) contenue(s) :

Oeuvre(s) en rapport :

Gare de Neussargues (IA15000407) Auvergne, Cantal, Neussargues-Moissac, place de la Gare

Auteur(s) du dossier : Brigitte Ceroni, Delphine Renault-Jouseau, Maryse Durin-Tercelin, Bénédicte Renaud-Morand

Copyright(s) : © Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel



Vue générale du "noeud ferroviaire" de Neussargues, décrit dans les guides de la deuxième moitié du XXe siècle comme un "riant bassin (...)" qui s'épanouit au confluent de l'Alagnon et de l'Allouche". Au loin, la silhouette du château de Merdogne.

IVR83_20121500007NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue du site et de la gare de Neussargues, depuis les voies. Très vite, la gare de Neussargues s'est retrouvée au carrefour de plusieurs lignes ferroviaires d'importance. Le guide Joanne de 1892 annonce déjà qu'une "gare considérable, spéciale à la Compagnie du Midi [y] est en construction". Le guide de 1936 précise : "De Neussargues, se détachent au nord la ligne de Bort-les-Orgues ; au sud celle de Béziers et des gorges du Tarn par Saint-Flour et le viaduc de Garabit".

IVR83_20121500001NUCA

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation

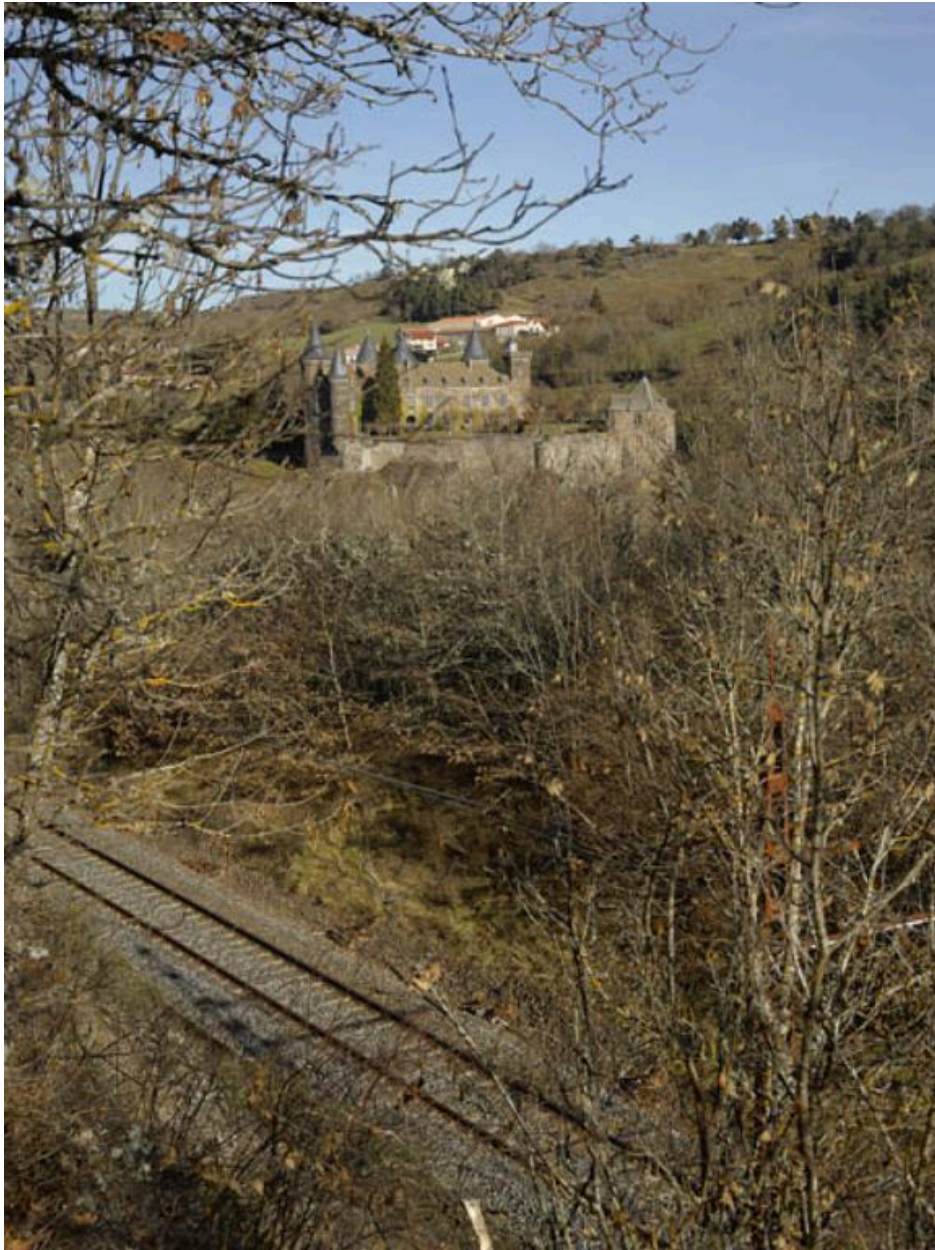


Ferme du Vialard en bordure de voie, entre Savignac et le Sailhant. Les bâtiments agricoles ne sont jamais signalés dans les guides ferroviaires du XIXe siècle, l'architecture rurale vernaculaire étant alors "invisible".

IVR83_20151500045NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation

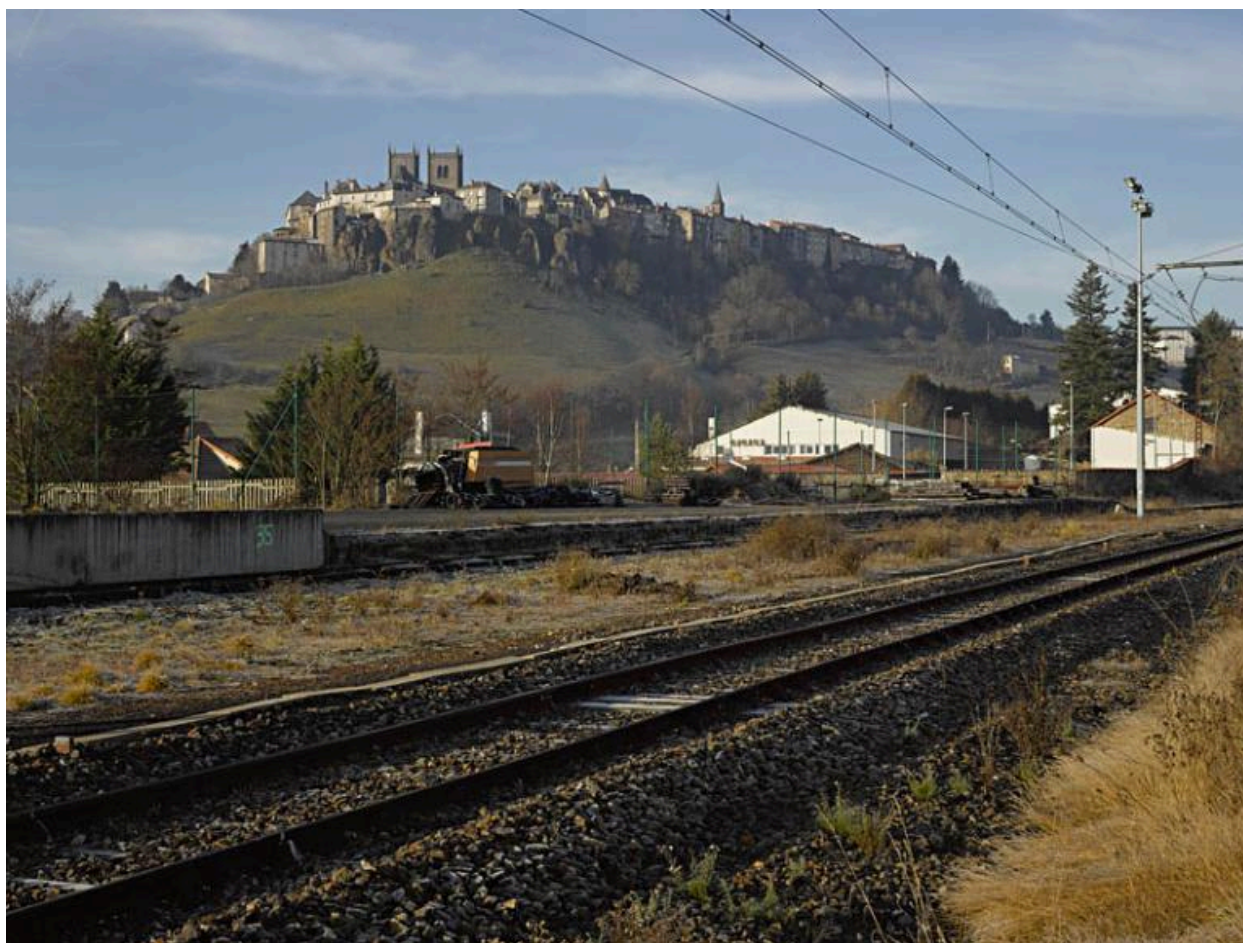


Château du Saillant dominant la voie ferrée. Il n'est pas mentionné dans les guides du XIXe siècle, mais ceux du début du XXe consacrent une longue description au site : " (...) ruines pittoresques du château du Saillans [sic] (...) bâti sur un massif de roc dominant un petit cirque de rochers très curieux, au-dessus d'une sorte de gouffre où se précipite la cascade de Basbarie [sic = Babory] (40 m)" (guide Joanne 1910-1911). A partir de 1920, le château est signalé comme "restauré".

IVR83_20151500048NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



La ville de Saint-Flour sur son socle basaltique. Au début du XXe siècle, cette municipalité promet qu'une partie de la taxe de séjour dont elle pourra bénéficier si on lui accorde le statut de station de tourisme, sera employée au « dégagement de la colonnade basaltique » sur laquelle la vieille ville est implantée (délibération du 4 juillet 1920).

IVR83_20151500046NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Gare de Ruynes-en-Margeride, édifiée par la société exploitante, la Compagnie du Midi, lors de la création de la ligne.

IVR83_20151500054NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Réservoir d'eau de la gare de Ruynes-en-Margeride, encore préservé bien qu'il ne soit plus utilisé.

IVR83_20151500053NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Ponts routier et ferroviaire de Garabit sur la Truyère.

IVR83_20151500056NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Site du viaduc de Garabit enjambant la Truyère. Alors que les travaux du viaduc ont commencé en 1882, le Guide Joanne de 1883 écrit : « il faut (...) si l'on s'est arrêté au hameau de Garabi [sic] et qu'on ne craigne pas le vertige, franchir la Truyère sur la passerelle des ouvriers et escalader ensuite le versant très rapide de la rive droite en s'aidant de la main courante en corde et en fer qui a été posée sur le long du sentier. » En 1920, le Guide Bleu recommande de passer sur la rive droite et de remonter sur le plateau : « c'est de là seulement que l'on peut apprécier la profondeur de la gorge et éprouver l'impression grandiose de cette œuvre colossale ».

IVR83_20151500058NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue de la ligne de chemin de fer à son passage sur le viaduc de Garabit. Alors que les travaux du viaduc ont commencé en 1882, le guide Joanne de 1883 écrit : "il faut (...) si l'on s'est arrêté au hameau de Garabi [sic] et qu'on ne craigne pas le vertige, franchir la Tuyère sur la passerelle des ouvriers et escalader ensuite le versant très rapide de la rive droite en s'aidant de la main courante en corde et en fer qui a été posée sur le long du sentier." En 1920, le guide Bleu recommande de passer sur la rive droite et de remonter sur le plateau : "c'est de là seulement que l'on peut apprécier la profondeur de la gorge et éprouver l'impression grandiose de cette oeuvre colossale".

IVR83_19921500242XA

Auteur de l'illustration : Roger Choplain, Auteur de l'illustration : Roland Maston

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP

communication libre, reproduction soumise à autorisation



La voie ferrée à son passage sur le viaduc de Garabit ; l'électrification de la ligne est ici bien visible.

IVR83_20151500061NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



D'après le guide Joanne de 1889 (1892), c'est sur la demande du Club Alpin Français que la compagnie du Midi avait décidé qu'une halte serait établie à proximité du viaduc de Garabit : ainsi les voyageurs pouvaient descendre (comme au viaduc des Fades) de façon à admirer l'ouvrage d'art (ici, au niveau du tablier). La station (à gauche sur le cliché), désaffectée (le train ne s'arrête plus à cet endroit), a été transformée en habitation.

IVR83_20151500062NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

Date de prise de vue : 2015

© Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Ferme près d'Estrémiac en bordure de voie. La maison d'habitation est datée 1863, c'est-à-dire 25 ans avant la construction de la ligne à quelques dizaines de mètres à peine des bâtiments. Il est probable que cette proximité ait, à l'époque, été vécue comme un atout.

IVR83_20151500063NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation