LES AMIS DU VIADUC DE GARABIT

# DOSSIER DE PRESSE

## 29 NOVEMBRE 2026

# TRAIN ÉVÉNEMENTIEL

## HOMMAGE À LÉON BOYER

Polytechnicien ingénieur des Ponts et Chaussées



# COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Dimanche 29 novembre 2026

**TRAIN ÉVÉNEMENTIEL**
Béziers–Neussargues

**Ligne de l'Aubrac : un train pour honorer les bâtisseurs d'hier et défendre les mobilités de demain.**

***Voyageurs, industrie, tourisme : trois raisons de préserver une ligne ferroviaire essentielle au Massif central. Et une question : pourquoi ne pas mieux utiliser une infrastructure qui existe déjà ?***

Le dimanche 29 novembre, les Amis du viaduc de Garabit (AMIGA) organiseront un train événementiel entre Béziers et Neussargues, en hommage à Léon Boyer, ingénieur des Ponts et Chaussées et polytechnicien, qui a contribué à la construction de la ligne sur le tronçon Marvejols-Neussargues au XIX$^{e}$ siècle. Plusieurs de ses descendants seront présents à bord.

Ce voyage ne sera pas seulement un hommage patrimonial. Il entend rappeler qu'une ligne ferroviaire peut être à la fois un service public indispensable, un outil économique, une porte d'entrée touristique et un investissement stratégique pour l'avenir.

**La ligne de l'Aubrac n'est pas une survivance du passé. C'est une infrastructure existante, électrifiée entre Béziers et Neussargues, qui peut répondre à plusieurs des grands défis contemporains. Encore faut-il lui donner les moyens de jouer pleinement son rôle.**

## 1. DES TRAINS POUR LES HABITANTS : LA FIABILITÉ AVANT LES DISCOURS

Pour les jeunes qui rejoignent leur lycée ou leur centre de formation, pour les salariés, pour les habitants qui ne disposent pas toujours d'une voiture, le train représente bien davantage qu'un moyen de transport : il conditionne l'accès aux études, à l'emploi et aux services. Or, une desserte limitée à un aller-retour quotidien sur l'ensemble de la ligne, fragilisée par des suppressions récurrentes, ne permet pas de construire une véritable confiance dans le ferroviaire.

Un observatoire mis en place par un membre d'AMIGA permet de suivre précisément la régularité des circulations sur la ligne de l'Aubrac. Ses relevés révèlent qu'environ un quart à un tiers des circulations ont été supprimées chaque année au cours des trois dernières années. Un constat alarmant qui illustre les difficultés rencontrées par les voyageurs et fragilise durablement la confiance dans le service ferroviaire.

***Comment convaincre les voyageurs de choisir le train si celui-ci ne leur garantit pas de pouvoir compter sur lui ?***

La transition vers des mobilités moins carbonées passe d'abord par un service régulier, lisible et fiable, avec des liaisons directes. La ligne traverse deux régions : il en résulte un changement de train à Neussargues, et certaines liaisons entre la Lozère et Clermont-Ferrand sont assurées par car.

Les frontières administratives ne devraient pas devenir des frontières de mobilité. Les habitants ont besoin d'une continuité de transport pensée à l'échelle de leurs déplacements, et non de solutions juxtaposées selon les politiques régionales.

## 2. 10 000 CAMIONS ÉVITÉS PAR AN : LE RAIL EST AUSSI UN OUTIL INDUSTRIEL

La ligne de l'Aubrac ne transporte pas seulement des voyageurs. Elle contribue également à l'activité industrielle du territoire. À Saint-Chély-d'Apcher, l'usine ArcelorMittal illustre concrètement cette fonction économique.

Selon les chiffres communiqués par l'entreprise, le transport ferroviaire associé au site permet d'éviter environ **10 000 camions sur les routes chaque année, pour quelque 140 000 tonnes d'acier transportées.**

Et le potentiel ne s'arrête pas là : un projet actuellement à l'étude chez ArcelorMittal vise à développer l'acheminement de produits finis par le rail. Cet exemple mérite d'être entendu au moment où les entreprises cherchent à décarboner leurs activités, à optimiser leur logistique et à préserver leur compétitivité.

**Le ferroviaire n'est pas seulement un service public à financer : c'est une infrastructure économique qui permet de transporter des volumes importants, de limiter le trafic routier et de soutenir l'emploi industriel.**

L'enjeu est aussi celui du bon usage de l'argent public. Avant de laisser se dégrader une infrastructure existante, ne faut-il pas examiner tout le potentiel qu'elle peut encore offrir aux voyageurs et aux entreprises ?

Préserver la ligne de l'Aubrac, c'est conserver une capacité de transport qui existe déjà et permettre, demain, le développement de nouveaux trafics ferroviaires.

## 3. DU TRAIN AU VÉLO, DE LA GARE AUX SENTIERS : LE MASSIF CENTRAL A UNE CARTE À JOUER

Entre Béziers et Clermont-Ferrand, la ligne traverse des paysages spectaculaires : de la Méditerranée aux gorges de la Truyère, des plaines et vallons aux hauts plateaux du Massif central, jusqu'aux reliefs qui tutoient les sommets. Elle dessert quatre territoires de parcs naturels : le Haut-Languedoc, les Grands Causses, l'Aubrac et les Volcans d'Auvergne. Son intérêt paysager a été mis en avant par *The Guardian*, qui l'a distinguée parmi les dix plus belles lignes ferroviaires d'Europe en 2020 et en 2023.

Cette richesse ouvre des perspectives pour le slow tourisme : séjourner dans les villages, découvrir les paysages à pied ou à vélo, valoriser les hébergements et les commerces locaux et réduire la dépendance à la voiture individuelle. La possibilité d'embarquer son vélo à bord du train renforce encore cet intérêt.

Lors du voyage événementiel, le Parc naturel régional de l'Aubrac présentera les initiatives qu'il a développées pour faciliter les départs à vélo depuis les gares et encourager les visiteurs à poursuivre leur découverte du territoire à deux roues. La gare d'Aumont-Aubrac constitue notamment une porte d'entrée vers le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle et ses itinéraires de randonnée.

**Le train peut devenir le premier maillon d'une chaîne de mobilité douce : arriver en train, poursuivre à vélo ou à pied, découvrir un territoire et y séjourner sans dépendre systématiquement de la voiture.** Cependant ce potentiel touristique ne pourra se développer sans une desserte suffisamment fréquente et fiable pour organiser les séjours et faciliter les déplacements.

## 4. UNE LIGNE NATIONALE, PAS UNE «PETITE LIGNE» !

La ligne de l'Aubrac appartient au réseau ferré national. Son avenir ne peut être envisagé comme une simple question locale ou régionale : elle participe à l'organisation des mobilités dans le Massif central et à la continuité des déplacements entre le sud du pays et la capitale.

AMIGA défend le maintien de sa vocation nationale et son intégration pleine et entière dans un réseau ferroviaire structurant, capable de relier durablement les territoires ruraux aux grands pôles de population et d'activité. Cette ambition est d'autant plus importante que le changement climatique modifie l'attractivité de nos régions. Lors des épisodes de canicule de l'été, les territoires de moyenne montagne ont été recherchés pour leur fraîcheur. Ils pourraient jouer un rôle croissant dans les années à venir.

Mais comment accueillir de nouveaux visiteurs sans accroître les déplacements automobiles ?
Comment permettre à chacun de profiter de ces territoires si l'accès en transport collectif reste incertain ?

**Le train est une partie de la réponse : il permet d'envisager une autre manière de voyager, plus sobre, tout en faisant bénéficier les territoires ruraux des retombées économiques du tourisme.**

La France ne peut pas, d'un côté, encourager les mobilités décarbonées et, de l'autre, renoncer à valoriser des infrastructures ferroviaires existantes. L'avenir de la ligne de l'Aubrac doit s'inscrire dans une stratégie nationale de mobilité et d'aménagement du territoire.

## 5. GARANTIR UN AVENIR À LA LIGNE

Depuis Béziers, les fréquences de desserte aller-retour en semaine sont de six pour Bédarieux, puis seulement de trois pour Millau, deux pour Saint-Chély, une pour Neussargues et Clermont-Ferrand (avec changement à Neussargues).
Cette dernière relation est du domaine des Intercités, les autres étant des TER. L'attractivité de la ligne implique une augmentation de ces fréquences permettant des aller-retours dans la journée entre deux villes et des correspondances avec les autres liaisons desservant Paris, Béziers, Marvejols, Neussargues et Clermont-Ferrand. L'utilisation de matériel bimode existant permettrait d'éliminer le changement à Neussargues entre engins électriques et diesels.

Une portion de ligne d'environ 55 kilomètres au sud de Saint-Chély reste équipée de rails anciens limitant la vitesse entre 50 et 60 km/h. Le renouvellement complet de la voie y est indispensable pour pérenniser la ligne  et diminuer les temps de parcours.

## 6. LE VIADUC DE GARABIT : RESPECTER LE TRAVAIL DES BÂTISSEURS, C'EST ENTRETENIR LEUR HÉRITAGE

Le viaduc de Garabit est l'un des symboles les plus spectaculaires du génie civil du XIX$^{e}$ siècle. Il témoigne de l'audace des ingénieurs et du travail considérable accompli par les hommes qui ont construit les infrastructures ferroviaires dans des conditions particulièrement difficiles.

Ces ouvrages ont nécessité des efforts humains, des compétences techniques et des investissements majeurs. Ils ont été conçus pour durer et ont profondément transformé les territoires. À l'heure où l'argent public est une ressource précieuse, laisser se dégrader un tel patrimoine sans anticiper les travaux nécessaires soulève une question de responsabilité collective.

**Respecter le travail des générations précédentes, c'est entretenir leurs réalisations, préserver les investissements déjà consentis et transmettre ce patrimoine aux générations futures.**

La conservation du viaduc de Garabit, notamment les travaux nécessaires à sa remise en peinture, doit donc être anticipée et programmée. AMIGA travaille avec les descendants de Gustave Eiffel et de Léon Boyer, ainsi qu'avec les services de SNCF Réseau, pour faire avancer les études et obtenir une planification des travaux. Créée en 2025, la chaire HEPHAESTUS contribue également à la réflexion sur les méthodes et les solutions techniques permettant d'entretenir durablement les ponts, viaducs et autres ouvrages d'art.

Préserver Garabit, ce n'est pas seulement protéger un monument emblématique : c'est défendre une conception de l'infrastructure qui associe innovation, entretien et vision de long terme.

## LE 29 NOVEMBRE : UN HOMMAGE QUI REGARDE VERS L'AVENIR

À l'approche du bicentenaire du chemin de fer français et à la veille de l'élection présidentielle de 2027, le train événementiel Béziers-Neussargues portera un message simple. Au XIXe siècle, des ingénieurs comme Léon Boyer ont contribué à rapprocher les territoires en construisant des lignes et des ouvrages d'une ambition exceptionnelle. Aujourd'hui, nous avons la responsabilité de préserver cet héritage et de lui donner une nouvelle utilité.

**La ligne de l'Aubrac peut remplir trois fonctions essentielles : transporter les habitants, soutenir l'industrie et développer un tourisme durable.**
Elle dispose d'infrastructures existantes, d'un potentiel économique et de paysages remarquables. Elle mérite une desserte fiable et une stratégie à la hauteur de ces atouts.

Nos campagnes ne réclament pas des privilèges. Elles demandent le droit d'être reliées, de vivre, de produire et de préparer l'avenir.

**Honorer Léon Boyer, c'est prolonger l'ambition des bâtisseurs d'hier. Donner un avenir à la ligne de l'Aubrac, c'est faire du rail une solution concrète pour les territoires de demain.**

**Contact presse :**
Com'en Aubrac - Isabelle DESCAVES
media@com-en-aubrac.Fr
05 65 66 91 99

Les Amis du viaduc de Garabit (AMIGA)
Patricia Rochès Présidente fondatrice depuis 2018 et
Guy Charmantier, membre AMIGA pour l'observatoire

LES AMIS DU VIADUC DE GARABIT

# TRAIN ÉVÉNEMENTIEL

## HOMMAGE À LÉON BOYER

Polytechnicien ingénieur des Ponts et Chaussées

À l'occasion des 140 ans de sa disparition en 1886 à Panama



**29 NOVEMBRE 2026**

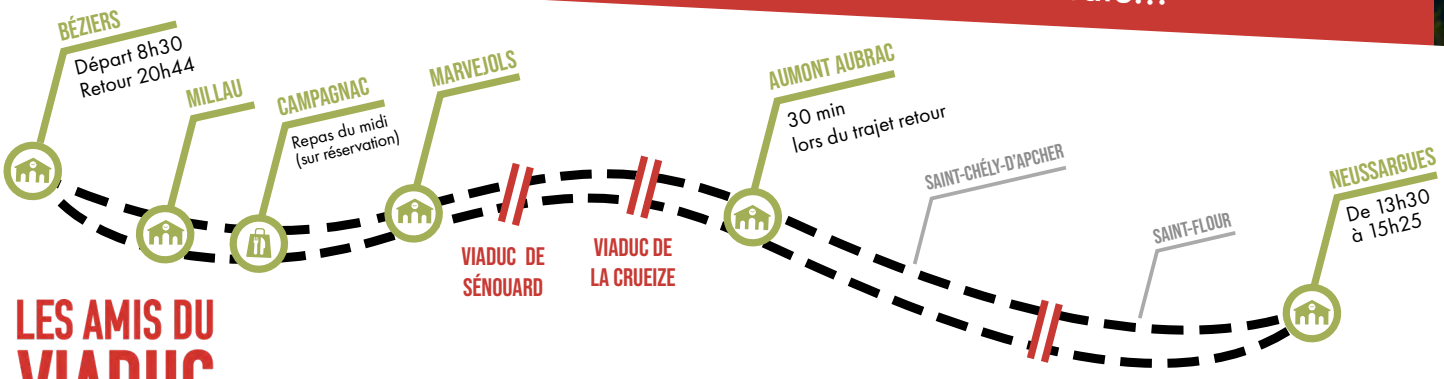
DE 8H30 À 20H44



**2€ le billet**

## ALLER-RETOUR DANS LA JOURNÉE

Commentaires historiques, ralentissements sur les ouvrages d'art, dégustation de produits locaux, animation musicale...




**LES AMIS DU VIADUC DE GARABIT**

www.amisgarabit.com

avec le soutien de la région Occitanie

**INFO RÉSERVATION :**

200 places seront diponibles à la réservation quinze jours avant l'événement sur

**www.ter.sncf.com/occitanie**

Crédits photos : Wikimedia Commons et Guy Charmantier. Création graphique : Com'en Aubrac.

# LE PROGRAMME DU VOYAGE

## JOURNÉE HOMMAGE LÉON BOYER

### TRAJET ALLER

Béziers > Neussargues Train liO n°22492

- **Départ de Béziers 8h30** avec arrêts à **Magalas** départ **8h44**, à **Bédarieux** départ **9h05**, à **Millau** départ **10h15**, à **Marvejols** départ **11h43** et une arrivée à **Neussargues 13h30**.

- **Après la gare de Campagnac :**
  - Distribution des repas pour les voyageurs ayant choisi l'option « déjeuner » cuisiné par le chef Pierre-Loïc Rodier, lors de la réservation du voyage.

- **Après le départ de la gare de Marvejols :**
  - Distribution des repas pour les voyageurs nous ayant rejoints à Marvejols et ayant choisi l'option « déjeuner ».
  - Présentation des ouvrages d'art : viaduc de Sénouard, viaduc de Chanteperdrix, viaduc de la Crueize, viaduc de la Rimeize, viaduc de Garabit et Pont de Blaud et lecture de paysages par l'Étoile Ferroviaire des Hauts Cantons.
  - Commentaire à bord par le Parc naturel régional de l'Aubrac et distribution de flyers pour le Train de l'Aubrac.
  - Animation musicale par Sylvie Pullès, accordéoniste originaire du Cantal et de l'Aveyron après le viaduc de Garabit.

- **Arrivée à Neussargues à 13h30 :**
  - Présentation et dégustation de nectar de la Maison de la Cerise.
  - Présentation et dégustation de roquefort offerte par La fromagerie Papillon, de pain de seigle de la boulangerie Pain de Paulhe et de confiture de La Maison de la Cerise.
  - Café offert par la commune de Neussargues.
  - Séance de dédicaces avec Patricia Vergne Rochès des Éditions jeunesse La vache qui lit.
  - Présentation du nœud ferroviaire de Neussargues avec Serge Defix, écrivain et historien.
  - Marché de producteurs locaux.

### TRAJET RETOUR

Neussargues > Béziers Train liO n°22497

- **Rendez-vous en gare de Neussargues à 15h00 pour un départ à 15h25.**

- **Départ d'Aumont-Aubrac 16h57** avec arrêts à **Marvejols 17h20**, à **Millau 18h34**, à **Bédarieux 20h09**, à **Magalas 20h29** et une arrivée à **Béziers 20h44**.

- **16h27** : Arrêt de 30 min en gare d'**Aumont-Aubrac** à l'épicerie Re'Peyre, visite et achats par petits groupes.

- **Après le départ de la gare d'Aumont-Aubrac :**
  Animation musicale par Sylvie Pullès, accordéoniste originaire du Cantal et de l'Aveyron.

# LES OUVRAGES D'ART

## BÉZIERS

**DÉPART** 8h30 | **RETOUR** 20h44

## MILLAU

## CAMPAGNAC

## MARVEJOLS

## VIADUC DE SÉNOUARD (231 m)



**Viaduc en courbe avec 9 arches de 18 m**
**Longueur :** 231,10 m
**Hauteur :** 43 m

## VIADUC DE LA CRUEIZE (219 m)



**6 arches de 25 m**
**Longueur :** 219 m
**Hauteur :** 63,3 m de ses arches en font un des plus hauts viaducs en maçonnerie de France.

## AUMONT AUBRAC

30 min
lors du trajet retour

SAINT-CHÉLY-D'APCHER

## VIADUC DE GARABIT (565 m)



**Longueur :** 564,69 m
**Hauteur :** 122 m
**Longueur partie métallique :** 447,82 m
**Portée centrale :** 165 m
**Constructeur :** Gustave Eiffel

SAINT-FLOUR

## NEUSSARGUES

**ARRIVÉE** 13h30 | **DÉPART** 15h25

# EXPÉRIENCE GOURMANDE ET MUSICALE

## BÉZIERS

**DÉPART** 8h30 | **RETOUR** 20h44

## MILLAU

## CAMPAGNAC

**À l'aller, déjeuner à bord du train sur commande (20€).**

Le repas, cuisiné par le chef Pierre-Loïc Rodier à partir de produits locaux, sera livré à quai par le restaurant Rodier.

**RÉSERVATION :**

## MARVEJOLS

**À partir de Marvejols, Sylvie Pulles assurera l'ambiance musicale dans le train.**

## AUMONT AUBRAC

30 min
lors du trajet retour

**Au retour, découverte de l'épicerie Le Re'Peyre**

SAINT-CHÉLY-D'APCHER

SAINT-FLOUR

**Étape gourmande et festive à Neussargues**

- Dégustation de nectar de La Maison de la Cerise
- Présentation et dégustation de Roquefort offerte par La Fromagerie Papillon avec le pain de seigle de la boulangerie Pain de Paulhe et la confiture de La Maison de la Cerise.
- Café offert par la Mairie de Neussargues

## NEUSSARGUES

**ARRIVÉE** 13h30 | **DÉPART** 15h25

- Marché de producteurs locaux
- Séance de dédicaces avec Patricia Vergne Rochès des Éditions jeunesse La vache qui lit.
- Présentation du nœud ferroviaire de Neussargues avec Serge Defix, écrivain et historien.

# EN SAVOIR PLUS

# INTERCITÉS DE L'AUBRAC

Avec six départements traversés, de Clermont-Ferrand à Béziers, la ligne de l'Aubrac est vitale pour tous les habitants du Massif-Central. Elle leur permet en effet de rejoindre la capitale en train. Cette ligne est essentielle pour le réseau ferroviaire national !



# LÉON BOYER

## UN INGÉNIEUR AUDACIEUX

Issu d'une ancienne famille floracoise, Léon Boyer naît le 22 février 1851 à Florac, sous-préfecture de la Lozère.

En 1869, il entre à l'École polytechnique, à Paris. Après une parenthèse militaire durant la guerre franco-prussienne de 1870-1871, il est admis, le 1er novembre 1871, comme élève ingénieur à l'École des ponts et chaussées. Il en sort le 18 octobre 1874 avec le grade d'ingénieur ordinaire.

Après avoir brièvement exercé dans l'Orne, il est nommé, le 1er juillet 1875, à Marvejols en Lozère. Il est alors attaché, sous la direction de l'ingénieur en chef Bauby, au service chargé des études et des travaux du tronçon Le Monastier - Neussargues de la ligne Béziers - Neussargues. Longue de 94 kilomètres, cette voie ferrée de montagne est mise en service entre 1884 et 1888.

Dans le cadre de ce chantier, Léon Boyer conçoit et fait réaliser une demi-douzaine de tunnels ainsi qu'une vingtaine de grands ponts et viaducs. La quasi-totalité de ces ouvrages est construite en maçonnerie, à l'image du remarquable viaduc de la Crueize, qui atteint 63,3 mètres de hauteur.

**Pour franchir la Truyère, Léon Boyer fait preuve d'une audace particulière en imaginant un tracé par les plateaux, permettant de franchir la profonde gorge sur un ouvrage métallique d'une importance exceptionnelle : le viaduc de Garabit. L'esquisse qu'il dessine à la fin de l'année 1878, inspirée du grand pont sur le Douro, réalisé au Portugal en 1876 par Gustave Eiffel, sert de base au projet d'exécution établi par ce dernier qui sera missionné par l'État pour réaliser le viaduc.**

Chevalier de la Légion d'honneur en 1880, à seulement 28 ans, Léon Boyer est élu conseiller général de Florac en 1883. Toutefois, sa liste échoue aux élections législatives de 1885.

Promu ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en 1884, il obtient, en novembre 1885, la direction générale des travaux du canal de Panama. Il s'embarque pour le Panama le 6 janvier 1886. Frappé par la fièvre jaune, il s'éteint le 1er mai suivant, à l'âge de 35 ans.



# GUSTAVE EIFFEL

## UN INGÉNIEUR VISIONNAIRE

Né le 15 décembre 1832 à Dijon, Alexandre Gustave Eiffel grandit dans une famille bourgeoise. Passionné par les sciences et les techniques, il poursuit ses études à Paris, où il intègre l'École centrale des arts et manufactures. Il en sort diplômé en 1855, avec une spécialisation en chimie. Après ses débuts dans l'industrie métallurgique, il s'oriente rapidement vers la construction de ponts et d'ouvrages d'art en métal.

En 1866, il fonde sa propre entreprise de construction métallique. Celle-ci se fait rapidement connaître par la réalisation de nombreux ouvrages ferroviaires, notamment des ponts, des viaducs et des charpentes métalliques, en France comme à l'étranger.

L'une de ses réalisations les plus remarquables est le pont Maria Pia, franchissant le Douro à Porto, au Portugal. Inauguré en 1877, cet ouvrage métallique en arc, d'une portée exceptionnelle de 160 mètres, constitue une véritable prouesse technique.

**En 1880, il est chargé de la réalisation du viaduc de Garabit, dans le Cantal, grâce à l'audace de l'ingénieur Léon Boyer. Cet ouvrage exceptionnel franchit les gorges de la Truyère grâce à une immense arche métallique de 165 mètres de portée.**

En 1886, Gustave Eiffel réalise également la structure métallique intérieure de la statue de la Liberté, imaginée par le sculpteur Auguste Bartholdi et destinée à être offerte aux États-Unis par la France. Son œuvre la plus célèbre reste la tour Eiffel, conçue pour l'Exposition universelle de Paris de 1889. Haute de 300 mètres à son inauguration. Véritable prouesse architecturale et technique, elle devient rapidement le symbole de Paris et du savoir-faire industriel français.

À la suite de l'affaire du canal de Panama, dans laquelle son entreprise est impliquée, Gustave Eiffel se retire des affaires en 1893. Il consacre alors les dernières décennies de sa vie à la recherche scientifique. Il transforme notamment sa célèbre tour en véritable laboratoire d'expérimentation.



Officier de la Légion d'honneur en 1889, Gustave Eiffel s'éteint le 27 décembre 1923, à Paris, à l'âge de 91 ans.

# SAUVONS LE VIADUC

Habituellement repeint tous les 20 ans, le viaduc ne l'a pas été... **depuis plus de 30 ans** et sa prochaine rénovation n'a pas été réellement enclenchée. Sa dégradation se poursuit inexorablement et le coût de sa rénovation risque de s'envoler.

## SANS RÉNOVATION RAPIDE, IL Y VA DE L'AVENIR...

### DU VIADUC :

Le viaduc a été classé Monument Historique national par arrêté du 18 octobre 2017 pour son intérêt historique, technique et architectural majeur ; l'État a donc, en plus de sa responsabilité d'assurer la continuité et la sécurité des circulations ferroviaires, celle de sa conservation.

Depuis 2017, ce viaduc fait l'objet d'une procédure de classement au patrimoine mondial de l'humanité (UNESCO) au côté de cinq ponts métalliques dits à grande arche, construits en Europe à la fin du XIX$^{ème}$ siècle.

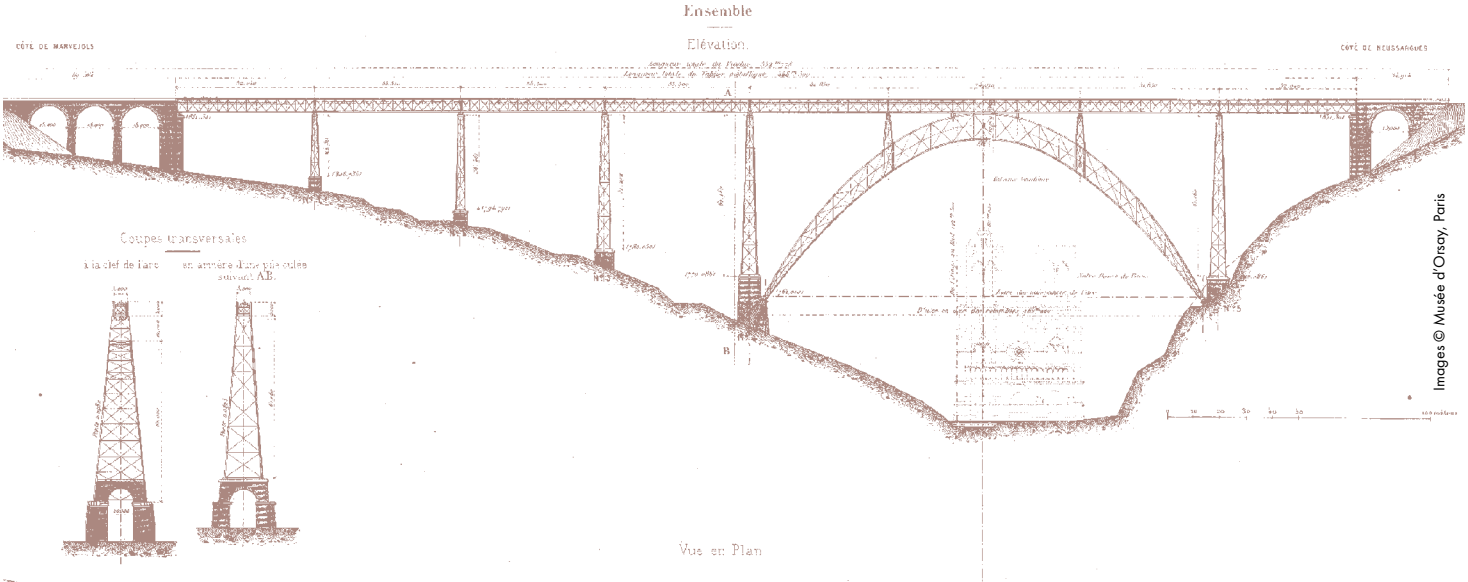
### DE LA LIGNE DE L'AUBRAC :

La ligne assure des services d'équilibre du territoire et des services régionaux organisés respectivement par l'État et les deux Régions Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie ainsi que des services de fret importants pour l'activité industrielle du Massif Central. Les risques encourus sont multiples.

**RISQUE TECHNIQUE :** le trafic pourrait être suspendu à nouveau, après plusieurs interruptions, perturbant ainsi la régularité du trafic ferroviaire.

**RISQUE ÉCONOMIQUE MAJEUR :** l'usine ArcelorMittal, qui emploie 200 salariés et reçoit par le rail des bobines d'acier de plus de 20 tonnes, pourrait être menacée de fermeture si la ligne n'est pas entretenue, entraînant des pertes d'emplois et des impacts sur l'industrie locale.

**RISQUE COMMERCIAL ET ENVIRONNEMENTAL :** l'exploitation intermittente de la ligne risque de pousser voyageurs et chargeurs de fret vers la route, générant des coûts logistiques supplémentaires, une augmentation des émissions de $CO_2$ et un report du trafic ferroviaire vers des modes de transport moins durables.




Images © Musée d'Orsay, Paris

# L'HISTOIRE DU VIADUC

dates-clés

**1878**
À la direction des chemins de fer, l'ingénieur Léon Boyer propose une adaptation du Pont Maria Pia (Porto) pour enjamber la Truyère sur la future ligne Neussargues - Marvejols.

**1879**
L'État confie à Gustave Eiffel la construction du Viaduc de Garabit.

**1880 - 1884**
Construction du viaduc en un temps record compte-tenu notamment des conditions du site (d'accessibilité, climatiques).

**1965**
Inscription du viaduc de Garabit à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques : première reconnaissance officielle de sa valeur patrimoniale par l'État.

**2017**
Classement du viaduc de Garabit au titre des Monuments Historiques : reconnaissance définitive de son importance technique, industrielle et patrimoniale, engageant une responsabilité de conservation.

**En cours**
Démarche de candidature au patrimoine mondial de l'humanité (UNESCO).

# SES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

### LONGUEUR

**565 m**
Portée principale : **165 m.**

### HAUTEUR

A l'époque de la construction : **122 m** au-dessus de la rivière Truyère et le plus haut pont du monde.

### MATÉRIAUX

Fer puddlé, laminé, riveté (difficile à travailler de nos jours).

# CE QUE REPRÉSENTE LE VIADUC...

## DANS L'ŒUVRE DE GUSTAVE EIFFEL :

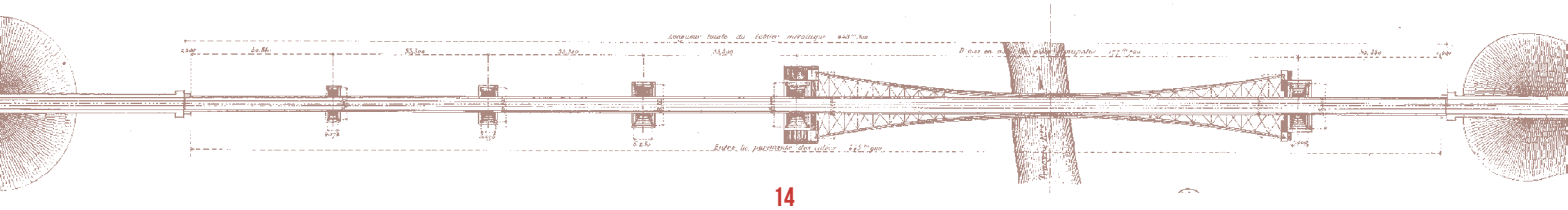
**Juste après le pont ferroviaire Maria Pia sur le Douro à Porto**, inaugurant ensemble une étape nouvelle dans l'art de construire léger (« Le vide plus solide que le plein »).
**Immédiatement avant la Tour Eiffel**, permettant d'en maitriser tant la conception structurelle (la transmission funiculaire des efforts) que les méthodes de construction loin du sol.

**Le viaduc de garabit, grand frère de la Tour Eiffel un exploit en préparant un autre. Une étape majeure dans la carrière de Gustave Eiffel.**

## AU NIVEAU DU PATRIMOINE NATIONAL ET MONDIAL :

**Bientôt classé au Patrimoine mondial de l'UNESCO avec cinq autres grands ponts européens** : un en Allemagne, un en Italie, les deux viaducs de Porto sur le Douro dont le pont ferroviaire Maria Pia construit par Gustave Eiffel et le viaduc ferroviaire du Viaur (ce dernier, également classé Monument Historique par arrêté du 28 décembre 2021, a été entièrement restauré entre 2014 et 2017 pour un coût de 26 millions d'euros).
Élu à deux reprises parmi **les monuments préférés des Français** dans le cadre de l'émission animée par Stéphane Bern.

**Ces classements témoignent d'un attachement populaire fort et grandissant et soulignent que le viaduc est reconnu non seulement comme un exploit technique, mais aussi comme un emblème culturel national.**



# L'ÉTAT DU VIADUC ET SON ÉVOLUTION

### La peinture s'écaille et ne joue plus son rôle protecteur



### Le métal se corrode, la structure est menacée



## Ce que l'on sait :

Le viaduc a été régulièrement repeint tous les 20 ans jusqu'en 1994 (1953, 1974, 1994). La dernière inspection détaillée (2024) a conclu à un état de dégradation avancée de la peinture anti-corrosion (arche et tabliers notamment).

Malgré les opérations de maintenance courantes réalisées régulièrement par la SNCF, la dégradation de l'ouvrage se poursuit inexorablement et risque de mettre en péril sa structure.

Sa rénovation rapide est nécessaire ; l'enjeu de sa remise en peinture est loin d'être seulement esthétique. Son coût ira croissant.

Les contraintes environnementales (liées notamment à la présence de plomb dans la peinture actuelle à décaper) augmentent les coûts et allongent les délais.

## Ce que l'on ne sait pas encore :

L'estimation provisoire du coût de la rénovation, difficile à évaluer faute d'études et qui augmente potentiellement chaque année (les montants de 20 et 40/50 millions d'euros ont été successivement évoqués). La date prévisionnelle de la nécessité d'interrompre la circulation si rien n'est fait.

## LE TEMPS QUI PASSE

En **33 ans,** le **Viaduc de Garabit** aura été repeint **une seule fois**, alors que dans le même temps, la **Tour Eiffel** aura été repeinte **5 fois** !

**1998** → Étude 2 ans **2026** → Travaux 3 ans **FIN 2031** *

*Délai indicatif

**CAMPAGNE DE PEINTURE TOUS LES 7 ANS EN MOYENNE**

# QUELQUES CHIFFRES

**2018**
création de l'association AMIGA

**387 km**
de ligne ferroviaire allant de Clermont-Ferrand à Béziers qu'AMIGA s'emploie à valoriser

**200**
membres dans la France entière en 2026

**100**
ouvrages sur la ligne soit

**40** tunnels et

**60** viaducs, dont un viaduc d'exception, le viaduc de Garabit



*" On ne saurait trop se pénétrer du principe que la peinture est l'élément essentiel de la conservation d'un ouvrage métallique et que les soins qui y sont apportés sont la seule garantie de sa durée."*

*Gustave Eiffel, extrait de son ouvrage « La tour de 300 mètres »*

## Saurons-nous nous montrer dignes de cet héritage ?

# RENCONTRES

## L'année 2026 a été exceptionnelle pour les Amis du Viaduc de Garabit (AMIGA), notamment grâce à ces temps forts :

**Partenariat avec la chaire scientifique HEPHAESTUS (CHEC, Arcueil) :**
Notre participation à la première réunion près de Paris marque le début d'une collaboration précieuse. Ce partenariat, qui associe les mondes académique, institutionnel et entrepreneurial, est une opportunité majeure pour notre projet de renouvellement de la peinture anticorrosion de Garabit. Les travaux de la chaire se concentrent spécifiquement sur l'innovation et la rénovation des ponts métalliques.

**Rencontres avec Jean Castex, Président Directeur Général du groupe SNCF :**
Nous avons eu le plaisir d'échanger à deux reprises avec lui, tout d'abord en avril, à Garabit, avec le collectif « Sauvons Garabit » et en présence des descendants d'Eiffel, pour lui exprimer notre inquiétude concernant le renouvellement de la peinture anticorrosion. Nous l'avons ensuite recontré en juillet, au siège de la SNCF à Paris. À cette occasion, Jean Castex a accepté de préfacer le prochain livre sur Garabit qui sortira en juin 2027 aux Éditions de la vie du rail.



De gauche à droite : Benoît Vervandier, Président de l'association Eiffel né à Dijon.
Patricia Rochès, Présidente fondatrice des Amis du viaduc de Garabit.
Jean Castex, Président Directeur Général du goupe SNCF
Philippe Serrey Eiffel, représentant l'Association des Descendants de Gustave Eiffel.

## 10 ET 11 AVRIL 2026 | BRUXELLES (BELGIQUE)

**Colloque international Eurobridge**

Pour la deuxième année consécutive, l'association a porté la voix du viaduc à l'échelle européenne et réaffirmé sa dimension internationale. Ce rendez-vous majeur a renforcé les liens stratégiques avec des personnalités européennes majeures admiratrices du génie ferroviaire français.

## 1ER AU 5 JUIN 2026 | MILLAU (12)

**Colloque international de Millau**

Ce carrefour mondial de l'ingénierie (M. Virlogeux, A. Spielmann, B. Godard...) a placé au cœur des débats l'enjeu crucial de la pérenisation et de la maintenance du patrimoine existant. Garabit s'y est imposé comme le symbole de ce patrimoine ferroviaire à préserver durablement.

## 16 JUIN 2026 | CLERMONT-FERRAND (63)

**Réunion du comité technique Auvergne-Rhône-Alpes**

Les participants ont lancé une alerte maximale sur l'urgence de préserver la desserte ferroviaire de la ligne, ciblant particulièrement le tronçon Neussargues - Saint-Chély-d'Apcher. L'association appelle à intégrer de manière prioritaire ce viaduc emblématique dans les stratégies régionales de valorisation du territoire.

## 30 JUIN 2026 | BELLENAVES (03)

**Séminaire Rails et Histoire**

Organisée en partenariat avec l'association OUAT, cette journée d'étude a exploré les infrastructures ferroviaires comme de véritables vecteurs de mémoire, de culture et de lien social. L'association AMIGA y était spécialement invitée pour partager son expérience de terrain et ses succès.

## 25 ET 26 AOÛT 2026 | GARABIT (15)

**Tournage avec Novo 19**

La présidente de l'association AMIGA a participé au nouveau documentaire d'Hugo Hernandez et Thierry Fessard sur le génie ferroviaire d'Eiffel. Tourné cet été, ce film sera diffusé en 2027 sur la chaîne Novo 19 pour célébrer le bicentenaire des chemins de fer français. Cette collaboration prolonge le succès de leur premier documentaire en 2023, auquel notre présidente avait déjà collaboré, intitulé « Tour, Ponts, Gares : Le génie de Gustave Eiffel révélé ». Ce travail a été récompensé par le Prix Roberval 2024.

## 3 SEPTEMBRE 2026 | UNIVERSITÉ DE LIÈGE (BELGIQUE)

**Grande conférence CERES**

L'association s'est imposée au cœur des défis européens de la conservation du patrimoine métallique grâce à l'intervention de son expert Jean-Pierre Muzeau. Le viaduc de Garabit y a partagé l'affiche avec d'autres chantiers emblématiques mondiaux, tels que la Tour Eiffel et la reconstruction de Notre-Dame de Paris.

## 17 SEPTEMBRE 2026| GARABIT (15)

**Accueil du groupement national de constructeurs métalliques ESA**

La présidente a accueilli une délégation de 50 professionnels de la charpente métallique venus de toute la France pour une présentation technique du viaduc suivie d'une séance de dédicaces. Cet événement de prestige a mis en lumière l'excellence du savoir-faire industriel de la fin du XIXe siècle.

## 25 ET 26 SEPTEMBRE 2026 | MARGERIDE (15)

**Animations de sensibilisation patrimoniale dans les écoles de la Margeride**

L'association AMIGA et les éditions jeunesse La vache qui lit se sont alliées aux experts bénévoles de Jeunes et Culture de la Construction pour transmettre aux élèves l'histoire du viaduc et les secrets du génie civil. Cette action éducative incarne l'engagement permanent de notre association pour la transmission auprès des jeunes générations.

## 27 ET 28 SEPTEMBRE 2026 | GARABIT (15)

**Le train gastronomique des Toques d'Auvergne**

L'association a co-organisé ce voyage d'exception sur la ligne de l'Aubrac, mêlant repas champêtre, repas gastronomique et passage en train sur le viaduc aux côtés des descendants de Gustave Eiffel. De jeunes écoliers ont également participé à cette fête en profitant d'un goûter spécialement préparé pour eux par les chefs.

## 16 ET 17 OCTOBRE 2026 | FLORAC (48)

**Journées d'hommage à Léon Boyer**

L'association a animé deux conférences historiques ainsi qu'un atelier scolaire avec les éditions La vache qui lit pour transmettre l'héritage de ce grand bâtisseur. En présence de nombreux descendants de l'ingénieur, ces journées fructueuses ont permis de dessiner de futurs projets mémoriels pour la ligne de l'Aubrac.

## AGENDA : novembre et décembre 2026

**Notre automne est placé sous le signe du patrimoine ferroviaire, de la mobilisation et de la valorisation du viaduc de Garabit et de la ligne de l'Aubrac.**

### 7 NOVEMBRE 2026 | DIJON (21)

**Conférence – Association Eiffel né à Dijon**

Intervention conjointe avec Jean-Pierre Muzeau, directeur scientifique du CHEC (Centre des Hautes Études de la Construction), pour présenter le Viaduc de Garabit et les actions d'AMIGA.

### 12 NOVEMBRE 2026 | ARCUEIL (94)

**Chaire scientifique HEPHAESTUS – CHEC**

Participation à la seconde réunion de la chaire scientifique HEPHAESTUS.
Présentation officielle du plan d'action d'AMIGA pour le renouvellement de la peinture anticorrosion du viaduc, devant les partenaires académiques et industriels.

### 16 NOVEMBRE 2026 | PARIS (75) ASSEMBLÉE NATIONALE

**Mobilisation pour le viaduc de Garabit et la ligne de l'Aubrac**

Une journée de rencontres pour porter au cœur du débat parlementaire la remise en peinture du viaduc et la sauvegarde de la ligne de l'Aubrac.
Au programme :
réunion de travail avec Sophie Pantel, députée de la Lozère, et les descendants de Léon Boyer.

### 26 NOVEMBRE 2026 | LYON (69)

**15ème colloque international AsTRES**

Thématique : « Transports, mobilités, tourisme : décarbonation, démobilité, développement durable ? »
À l'invitation des organisateurs, AMIGA présentera le rôle et l'impact d'une association citoyenne engagée pour la redynamisation d'une ligne ferroviaire.

### 29 NOVEMBRE 2026 | BÉZIERS - NEUSSARGUES

**Train événementiel « Hommage à Léon Boyer »**

Un voyage ferroviaire exceptionnel, entièrement financé par la Région Occitanie, à l'occasion du 140e anniversaire de la disparition de Léon Boyer, concepteur du Viaduc de Garabit.

Il s'agit du quatrième train événementiel proposé et obtenu par AMIGA auprès de la Région Occitanie, après le succès des trois précédentes éditions.
Au programme :

- Commémoration en hommage à Léon Boyer.
- Ralentissements commentés au passage des grands ouvrages d'art.
- Dégustation de produits du terroir.
- Animation musicale par Sylvie Pullès.
- Marché de Pays

### 10 DÉCEMBRE 2026 | CHARTRES (28)

**Journée d'études sur le patrimoine ferroviaire**

Organisée par le Conseil départemental d'Eure-et-Loir, cette journée réunira les acteurs de la conservation et de la valorisation du patrimoine ferroviaire.
AMIGA participera à une table ronde institutionnelle aux côtés de ces acteurs clés.

**Pour 2027 qui célébrera le bicentenaire des chemins de fer français, AMIGA prépare de nouveaux rendez-vous avec ses partenaires.**

---

***AMIGA, association reconnue d'intérêt général depuis 2024, poursuit son engagement : faire connaître, préserver et valoriser le viaduc de Garabit et défendre l'avenir de la ligne ferroviaire de l'Aubrac !***

**Rejoignez, nous :**
**www.amisgarabit.com**

# MERCI À NOS PARTENAIRES

Nous remercions les nombreux soutiens qui nous accompagnent depuis la création de l'association, notamment les collectivités locales, les communautés de communes et les assocations partenaires qui s'engagent à nos côtés.

## Association de Sauvegarde du Patrimoine de Florac-Trois-Rivières

**Date de création :** 2022
**Mission :** Sauvegarder, préserver, réhabiliter et animer le patrimoine artistique, architectural, archéologique et naturel de Florac Trois Rivières.
**Président :** Christian Huguet
**Contact :** aspf48400@gmail.com

## Association des Descendants de Gustave Eiffel (ADGE)

**Date de création :** 1995
**Mission :** Promouvoir la mémoire de Gustave Eiffel, défendre son image, son patronyme et ses oeuvres afin d'en assurer la pérennité.
**Président :** Olivier Berthelot-Eiffel
**Responsable du dossier Viaduc de Garabit :** Philippe Serey-Eiffel
**Site internet :** gustaveeiffel.com
**Contact :** contact@gustaveeiffel.com
Philippe Serey-Eiffel : pseiffel@wanadoo.fr

## Eiffel né à Dijon

**Date de création :** 2018
**Mission :** Associer Gustave Eiffel à sa ville natale, entretenir et développer la mémoire de son oeuvre.
**Président :** Benoît Vervandier
**Site internet :** eiffelneadijon.com
**Contact :** eiffelneadijon@gmail.com

## Chaire HEPHAESTUS

**Date de création :** 2025
**Mission :** développer des techniques d'entretien et de réhabilitation des structures métalliques anciennes de tous types (ponts, viaducs, bâtiments, etc.).
**Coordinatrice de la Chaire Polytech Clermont :**
Hélène de BAYNAST - Maitre de conférences
**Directeur scientifique CHEC :**
Jean Pierre MUZEAU - Professeur des Universités
**Site internet :** www.polytech-clermont.fr/recherche/chaires-industrielles/chaire-de-formation-et-de-recherche-hephaistus-1
**Contact :** hephaestus.polytech@uca.fr

LES AMIS DU VIADUC DE GARABIT

## CONTACT PRESSE

Com'en Aubrac - Isabelle DESCAVES
media@com-en-aubrac.Fr
05 65 66 91 99

Les Amis du viaduc de Garabit (AMIGA)
Patricia Rochès Présidente fondatrice depuis 2018 et
Guy Charmantier, membre AMIGA pour l'observatoire