



# Une horloge à remonter le viaduc

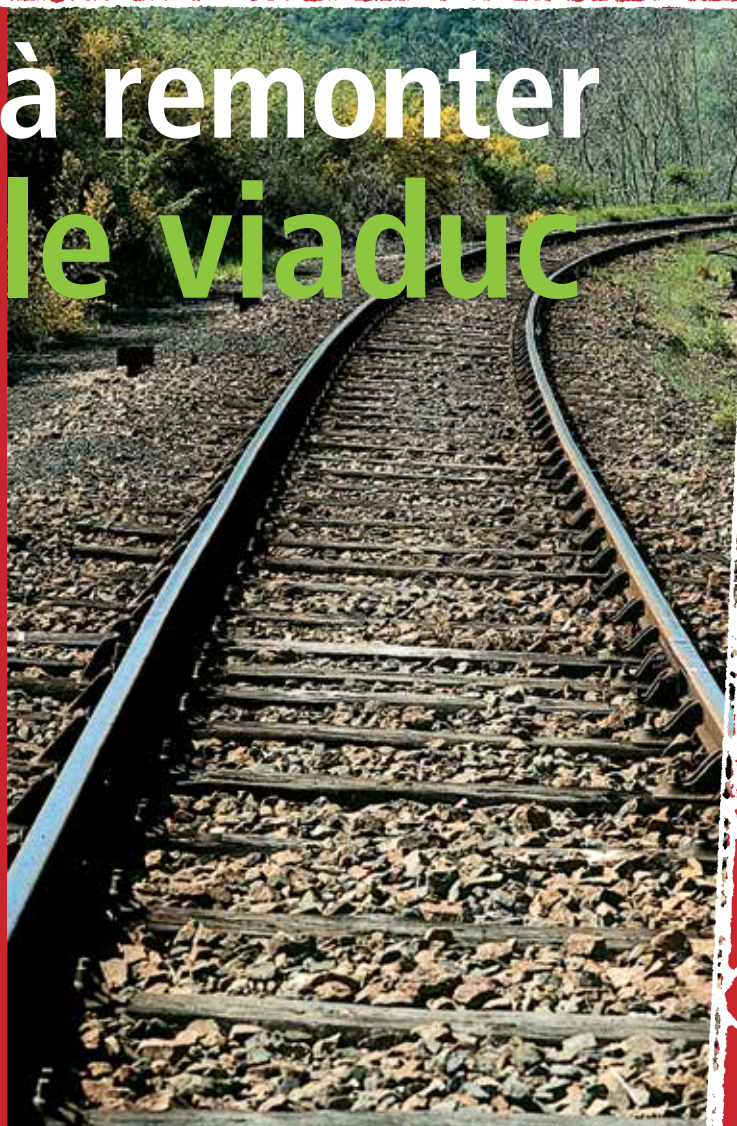
---

1884-2004

# Une horloge

## à remonter le viaduc

De secondes en minutes,  
en heures et en années,  
remontez les douze coups  
de l'horloge. Douze coups  
pour douze décennies,  
de 2004 à 1884...  
120 ans d'Histoire,  
120 ans d'histoireS.  
Avec Léontine, ses chèvres,  
Monsieur Valadier et sa  
clef,  
Léon Boyer  
et Gustave Eiffel,  
entrez dans la mémoire



de Garabit.

Arrêtez-vous,  
prenez votre temps :  
il ne compte plus,  
l'horloge remonte  
le viaduc.



### A twelve stroke clock

From seconds  
to minutes, from  
minutes to hours,  
from hours to years...  
follow back the twelve  
strokes of the clock,  
back through the story  
of Garabit..  
Twelve strokes...  
and twelve decades,  
from 1884 to 2004.

120 years of history,  
120 years of stories  
with Leontine  
and her goats,  
Mr Valadier and  
his wrench, Léon Boyer,  
the civil engineer,  
and Gustave Eiffel,  
the constructor. Stop  
and take your time,  
the clock go back along  
the viaduct's history.



tic tac...tic...tac...tac...tic...tac tic







*Le jour J est arrivé*

# Un dernier

# tour de clef

26 avril 1884... En ce jour, après quatre années de chantier, les deux arcs qui s'élancent de chaque rive de la Truyère se rejoignent enfin. Un exploit technique et humain auquel ont travaillé plus de 400 ouvriers venus des quatre coins de France et d'Italie. Léon Boyer, l'ingénieur, et Gustave Eiffel, le magicien du fer, peuvent être fiers.

Quatre années pour un chantier inhabituel à l'époque : une arche métallique légère qui relie les deux versants de la vallée.

*Un viaduc en pleine croissance*



*Viaduc Maria Pia sur le Douro*

Un procédé déjà expérimenté au Portugal par l'entreprise Eiffel, mais ici, à Garabit, les dimensions de l'ouvrage sont exceptionnelles!

En 1884, nombreux sont ceux qui ne croient pas à la solidité d'un viaduc si léger : il faut désigner d'office le conducteur du convoi de 400 tonnes destiné à éprouver la solidité de la construction. Il en sera quitte pour une belle frayeur !

Avec Garabit, les trains peuvent relier Paris à Béziers sur la distance la plus courte... mais pas la moins accidentée. Avec Garabit commence l'histoire d'une voie ferrée extraordinaire.

## A last turn of wrench

On the 26th April 1884, after 4 years of work, the two half arches which come from each bank of the Truyère river, join together.  
4 years

committed to an unusual project for its time, on levels of both technology and humanity, with about 400 workers to built a light iron arch. Léon Boyer, the civil engineer and Gustave Eiffel, called «the iron magician» can be proud of it. This process had

already been experimented in Porto (Portugal) by the Eiffel company but in Garabit the dimensions of this piece of work are exceptional!

With the building of Garabit begins the story of an exceptional railway.

# 1884





Viaduc de Garaby : le plus gigantesque travail du monde!

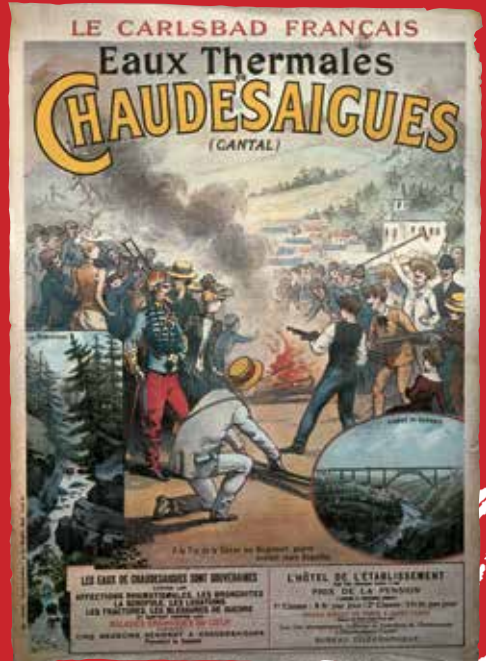
# Un viaduc

## pour se mettre au vert

A la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la concurrence fait rage. Six grandes compagnies se partagent le rail en France et rivalisent d'ingéniosité pour attirer les voyageurs : premiers guides touristiques, hôtels, stations thermales... Des «trains de plaisir» partent de Paris à destination du Cantal.

Mais le tourisme, idée neuve et réservée aux gens aisés, ne justifie pas à lui seul la construction de voies de chemin de fer franchissant cols de montagne et vallées encaissées. On a établi des règles du jeu, avec de l'argent à la clef :

la ligne ferroviaire la plus courte décroche le marché... ou est indemnisée ! Cette bataille économique explique la construction de lignes traversant le Massif Central : à l'époque, il faut aller au plus court, pas au plus facile... même si pour cela il faut se lancer dans la construction d'un viaduc à Garabit !



### A refreshing break in the country

At the end of the XIXth century, competition rages between the six big railway companies trying to attract more travellers : first tourism guides, hotels, spa. The «pleasure trains» left from Paris to Auvergne. Of course, tourism was not a good enough reason for the companies to build a railway trough a mountainous terrain, but economic development was ruled : supplies had to take the shortest line between producers and consumers... that's why such ambitious railways were built, as it is in Garabit.

1894





# Auvergne mon beau pays



Arrivée d'un train Bonnet en gare de Saint-Flour

Les trains passent et repassent sur le viaduc. Ceux qui viennent du sud sont chargés des vins du Languedoc, ceux qui descendent de la capitale sont pleins... d'Auvergnats !

Louis Bonnet, fondateur du journal l'Auvergnat de Paris, crée pour les nombreux exilés, des trains qui permettent de retourner en Auvergne pour les vacances. Le 21 juin 1904, les premiers convois s'élancent pour Paris. On danse la bourrée sur les quais de la gare d'Orsay au son des cabrettes. Les «trains Bonnet» seront la grande affaire des Auvergnats de Paris jusqu'en 1939.

*« Nos compatriotes se hâtent de partir pour le Massif central afin de pouvoir jouir d'une agréable température qui leur fera oublier les soucis et les vilains jours de la capitale. »*



L'Auvergnat de Paris, 10 août 1926.

Gare de Neussargues

*«Our compatriots hurried to go on the train in the direction of the Massif Central to enjoy the summer weather helping them to forget their concerns and the bad times spent in the capital.»*

L'Auvergnat de Paris 10 août 1926

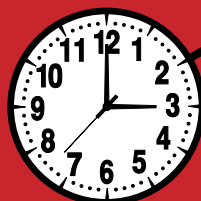


Escapade en Torpédo à Garabit

## Auvergne for holidays

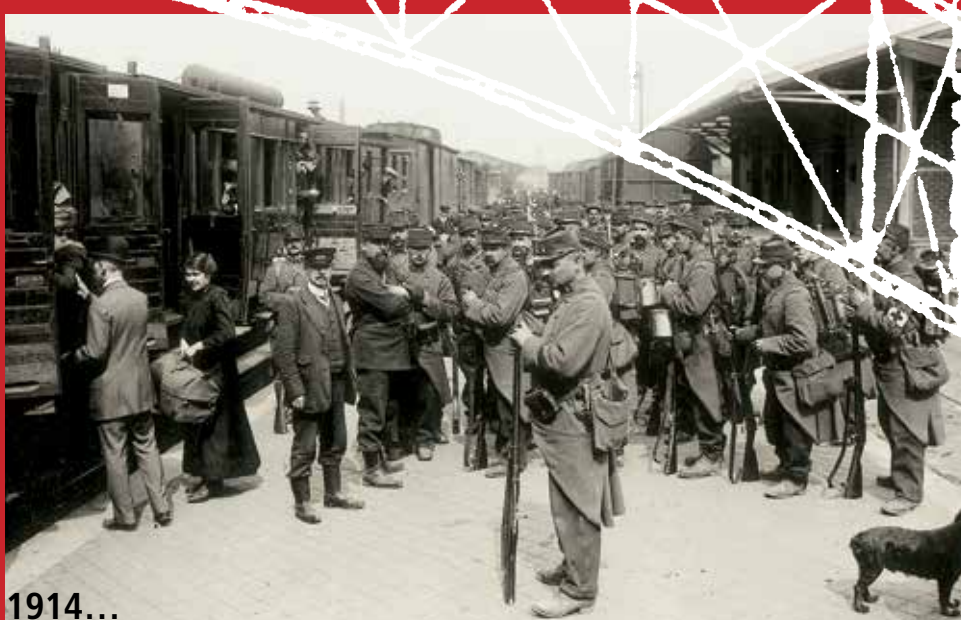
Trains went again and again on the viaduct. The ones coming from the south France were full of Languedoc wines, the others, coming from the capital, brought back Auvergnats

to their home land. On the 21st June 1904, the very first train left Paris. People from the Auvergne danced to the music of the "cabrette", the traditional bourrée on platforms in the Orsay station.



# 1904

# La fleur au fusil ?



Départ d'un régiment

Août 1914...

Des centaines de milliers de soldats de toute la France, métropole et colonies, sont mobilisés et rejoignent le front... en train. Le viaduc voit passer son lot de wagons chargés d'hommes en uniforme... et de blessés renvoyés dans leurs familles.

La Première Guerre Mondiale s'achève sur le bilan dramatique de 1 400 000 morts pour la France ; 10 000 Cantaliens tombent dans les tranchées. Au-delà du traumatisme causé par la guerre, la saignée démographique bouleverse les campagnes pour de longues années.

Des trains de soldats au wagon de l'armistice, le rail est incontournable pendant la Première guerre mondiale. C'est dans un wagon, à Rethondes, que sera signé l'armistice le 11 novembre 1918.

## World war one time

August 1914... Hundreds of thousands of mobilized troops coming from all parts of France go to the front by rail. The viaduct of Garabit saw a lot of trains, some full of men in uniforms others full of injured soldiers coming back home. The final and dramatic

toll of this war was 1 400 000 killed and about 10,000 men from the Cantal died in the trench warfare. Railroad played an important role in this war. First to bring soldiers into action and then at the end of the war when the armistice is signed on a train in Rethondes.



1919. Embranchement de la Route de St-Flour au Pont de GARABIT et le viaduc



# 1914



La gare de Saint-Flour bien animée !



# Aller simple

# pour la capitale

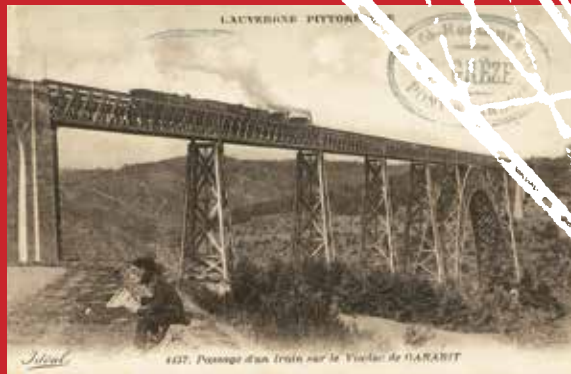
Années 1920... Partis de leurs montagnes et de leurs campagnes, nombreux sont ceux qui ne prennent qu'un aller simple à destination de la ville : tout vaut mieux que de survivre péniblement sur des terres trop pauvres. La voie ferrée fait venir le progrès, fait partir les hommes.

*«Je suis parti de chez moi pour aller à Paris. J'étais bête, j'étais jeune, j'avais peur parce que ma mère m'avait dit : tu sais, mon fils, Paris, c'est le paradis des femmes et le cimetière des hommes. Rappelle-toi bien ce que te dit ta mère.»*

*Témoignage recueilli par l'écomusée de la Margeride*

On «fait sa vie à la capitale»... On reviendra peut-être à l'âge de la retraite. On a pourtant bien souvent le mal du pays. Chaque année, là-haut, les Bougnats élisent leur « miss », la Pastourelle et se plongent dans l'Auvergnat de Paris qui publie les nouvelles envoyées par les correspondants restés là-bas, dans les montagnes.

Les uns partent, les autres restent

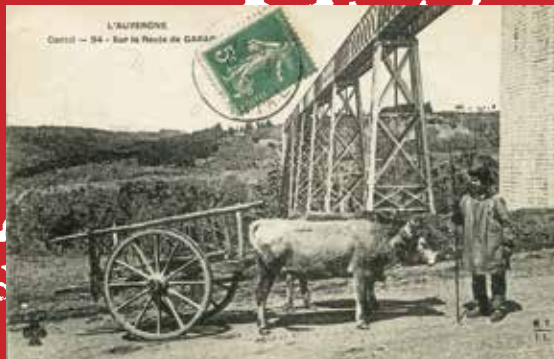


## Single ticket to Paris

In the twenties a lot of countrymen left their mountains and their loved countryside to settle in Paris : anything would be better than trying to survive on a land. Many young people decided to go and live in big cities. Rail brought social progress and took away men.

Most of the time, they "made their own life in the capital» They would only come back to retire even though they often felt homesick.

*«I left home to go up to Paris. I was silly. I was young, I was afraid because my mother told me : you know, my son, Paris is a paradise for women and a cemetery for men. Always keep in mind what your mother told you.»*



# 1924

# La fée électricité



Poste de transformation,  
gare de Talizat



Quand l'électricité  
remplace la vapeur

50 ans déjà que les trains de Garabit crachent leur vapeur, brûlant le charbon, peinant dans les côtes... mais plus pour longtemps. Adieu vapeur, place à l'électricité. Dans les années 1930 les caténaires envahissent les voies, les nouvelles locos redoublent d'ardeur, elles ne roulent plus que pour une seule compagnie, la Société Nationale des Chemins de Fer, la SNCF.

## et Monsieur Valadier



Monsieur Valadier en plein travail à 122 m du sol

A Garabit, l'électrification n'a pas changé la vie de Monsieur Valadier, gardien du viaduc. Entre 1915 et 1939, chaque jour, suspendu au-dessus du vide, sans filets, il inspecte les rivets, vérifie consciencieusement chaque coin et recoin de son viaduc :

*«Voyez vous, j'aime mieux monter sur «lui» que dans mon pommier. Les branches du pommier, quelquefois, elles, elles cassent».*

Le progrès a passé, Monsieur Valadier n'est plus là... le viaduc, lui, continue de «respirer» au rythme des saisons.

### Electricity fairy and Mr Valadier

During fifty years trains burned coal on the viaduct... now welcome electricity ! Moreover, in 1937 the six companies leave way for one public company called SNCF, "Société des Chemins de fers Français". In Garabit, Electrification did not change Mr Valadier's life : Between 1915 and 1939, every day, he climbed on his viaduct without any safety net, obviously not afraid of heights, to check on every rivets. "I rather climb on him, he said, than on my apple tree. Branches of my apple tree can break."

Mr Valadier is gone and his job with him. The viaduct is still here, "breathing" with the seasons.



**1934**



# Défense de faire sauter

Apprentis  
de l'école de la SNCF



## le viaduc

1944, l'occupation allemande. Avec le maquis du Mont-Mouchet tout proche, la résistance est active à Garabit : le pont de granit, près de la gare, est miné, il explose, la voie ferrée est coupée. Le pont de pierre de la Nationale 9 est également détruit... le viaduc est une cible de choix. Et pourtant, il ne sautera pas !



Scène  
de la Résistance  
du film  
Un homme de trop  
de Costa-Gavras

Surveillée 24h sur 24 par les gens du pays, l'arche de métal échappe aux bombes. «Pendant l'Occupation, des gars se relayaient nuit et jour pour éviter un sabotage. C'était bien sûr pour les trains, mais surtout parce qu'on ne peut pas casser une si belle œuvre.»...

C'est qu'on l'aime, le viaduc. Il fait partie du paysage. Après la guerre, on vient manger l'omelette de Pâques à Garabit, avec famille et amis : on prend le train, on danse, on boit un coup... à la santé du viaduc !



Scène  
de la Résistance  
du film  
Un homme de trop  
de Costa-Gavras

## Forbidden to blow up the viaduct

1944 : time of German occupation. As the maquis from Mont mouchet is located near Garabit, the resistance was very active. The stone bridges near the station were blown up. And of course, the viaduct was also a target... But local people from villages guarded the viaduct 24 hours a day, so that

it would not be destroyed «during occupation, lads take turns day and night to avoid sabotage. Of course because of the importance of the railway, but above all because we can not allow the destruction of such a beautiful chef d'oeuvre.» At least that is what local people say !



**1944**