Fouilles et Découvertes

Les rails Barlow

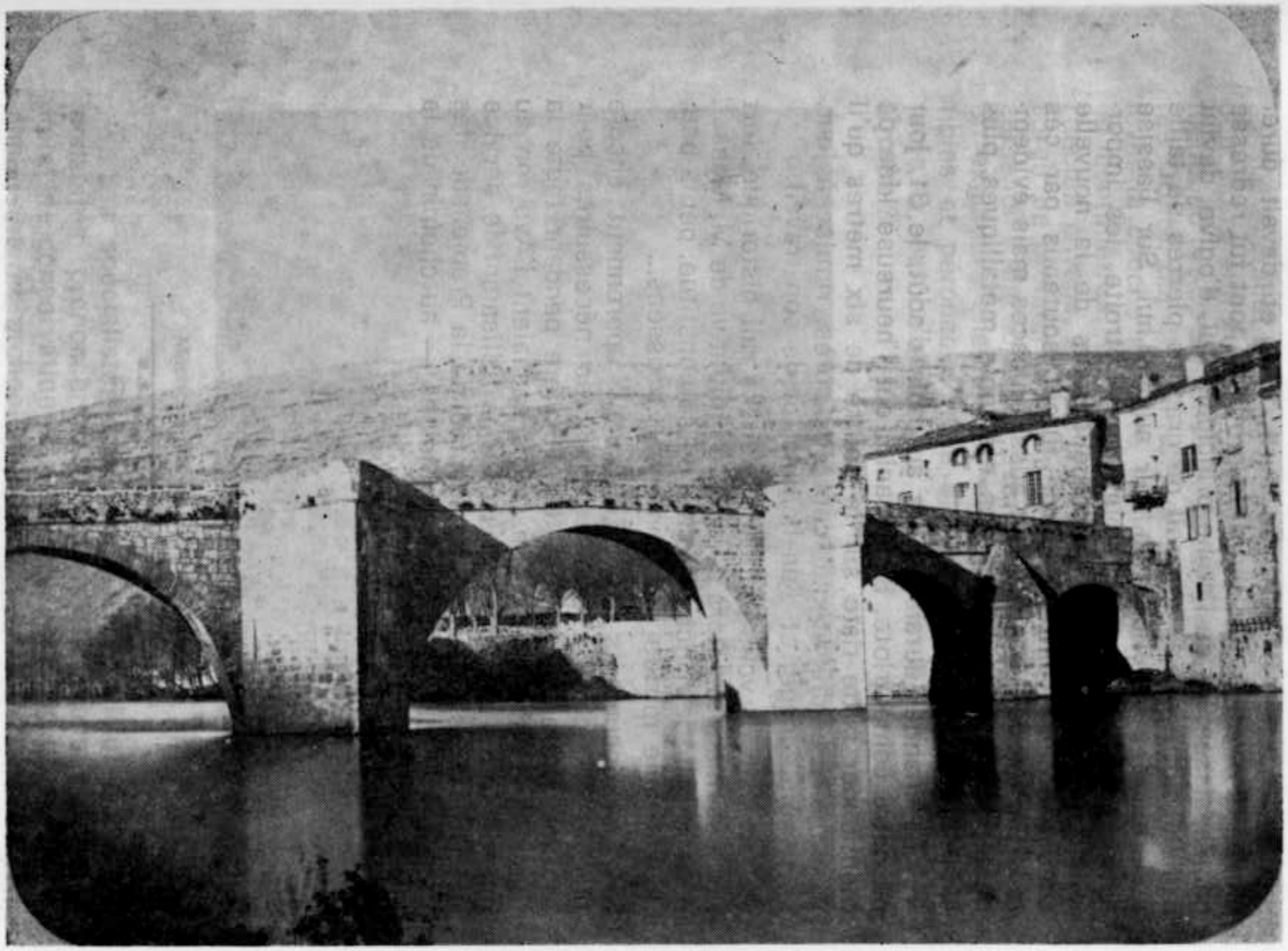
En avril dernier, les travaux de réfection du tablier du pont d'Aveyron, en vue de son élargissement, ont permis la mise à jour et la récupération des profilés métalliques à section en V utilisés, jadis, lors d'un premier élargissement.

Ces pièces imposantes, au profil si particulier, avaient bien intrigué les fidèles spectateurs du chantier et plus précisément M. Jean-Pierre BIGOU qui a démontré, documents à l'appui (1), qu'il s'agissait là d'anciens rails de chemin de fer, exactement des rails de type Barlow, utilisés, au siècle dernier, sur les premières voies ferrées et remplacées ensuite par les rails de type actuel.

L'examen attentif de ces rails gardés en dépôt par les services de l'Equipement sur les terrains de l'ancienne gare, côté Roc d'Anglars, nous a permis de découvrir sur l'un d'eux, tracée à la peinture, l'émouvante inscription : « B. Lajoanio - 31 Août 1873 ».

C'est en effet cette même année, 1873, que furent entrepris des travaux importants au pont d'Aveyron resté, jusqu'à cette date, un pont de type médiéval, en dos d'âne, à voie très étroite, avec des refuges sur les avant-becs des deux piles principales, deux en amont, un en aval. Depuis l'ouverture de la voie ferrée, en 1858, la circulation s'était considérablement accrue surtout en raison du fort trafic provoqué par le transport des phosphates expédiés par train et que gênaient beaucoup l'étroitesse du pont et la forte rampe côté ville. Aussi le projet d'élargissement conçu en 1866 par le Service Départemental des Ponts et Chaussées fut-il accueilli très favorablement par les Conseillers Municipaux qui, outre l'avantage économique évident, trouvaient dans cette modernisation l'occasion de résoudre enfin l'insoluble problème posé par

(1) Revue « L'Ingénieur » - 1856.



LE PONT DE SAINT-ANTONIN avant 1873

l'existence des refuges devenus des latrines publiques... « offensant la vue des voyageurs arrivant en ville ».

Le chantier s'ouvrit en avril 1873 et devait durer plusieurs mois. Tout d'abord, le profil du pont fut redressé par l'abaissement de l'arche principale qui, d'ogive, devint à plein cintre avec l'appareil de grandes pierres de taille telle qu'on peut encore la voir aujourd'hui. Sur l'assise ainsi redressée, mais toujours aussi étroite, les importants, mais inévitables, encorbellements de la nouvelle chaussée de 5,80 m de large furent soutenus par ces rails Barlow désaffectés, tout aussi efficaces mais évidemment moins coûteux que des éléments métalliques plus spécifiques.

Le chantier durait encore au mois d'août, le 31, jour où notre compatriote, B. Lajoanio, eut l'heureuse idée de mentionner cette date sur la poutre de six mètres qu'il venait de peindre et qui, cent ans après, remise à jour, porte témoignage, et d'un homme, et de son travail.

Chacun de vous peut aller voir ce rail historique, fort heureusement mis hors de péril, à l'initiative de M. Massal. dans la cour de l'ancienne gare où se constitue, peu à peu, un véritable musée des Ponts et Chaussées...

Les documents d'archives nous apprennent encore que la municipalité prit les mesures nécessaires pour assurer le franchissement de la rivière pendant toute la durée des travaux : les charettes passaient l'Aveyron au gué de Gélis tandis que les piétons utilisaient le service de bateaux (sic) qui reliait le pied de la Promenade des Acacias — actuelle Place des Moines — au chemin de la Fontaine de Bouteilhou.