

Viaduc Eiffel

Thouars

En 1854, le projet d'une ligne de chemin de fer Tours-Les Sables d'Olonne est présenté pour la première fois. Cette ligne est commandée par la compagnie des chemins de fer de Vendée.

En 1869, la ligne n'est toujours pas construite, une pétition circule à Thouars contredisant le projet de construction d'une gare dans le secteur de Fertevault.

Ce site a l'avantage de ne pas nécessiter la construction d'un grand ouvrage d'art pour franchir la vallée du Thouet ; son principal défaut est d'être assez éloigné du centre ville.

Ce projet sera donc revu et la gare sera implantée sur la commune des Hameaux plus proche de la ville.

L'ouvrage d'art traversant le Thouet devra être plus imposant et sera construit entre Saint-Jacques de Thouars et Thouars.

Pour réaliser cet ouvrage d'art, la compagnie de la Vendée va choisir comme entrepreneur la compagnie Eiffel, déjà réputée pour ses constructions métalliques de grande qualité. En effet, depuis 1865, Gustave Eiffel propose trois innovations majeures pour ce type de construction : la préférence pour le fer forgé (au lieu de la fonte) ; l'attention scrupuleuse à la résistance au vent (par l'utilisation de tabliers et de piles en treillis métalliques) et une nouvelle méthode de montage (avancée du tablier dans le vide jusqu'à la construction de la pile suivante).

La compagnie de la Vendée passe commande à Eiffel, en 1871, pour la construction de plusieurs viaducs sur la ligne Tours-les Sables d'Olonne : un viaduc à Thouars sur le Thouet ; à Chinon sur la Vienne et à Azay-le-Rideau sur l'Indre.

Ces viaducs sont en fait conçus par l'ingénieur en chef de la compagnie de la Vendée, G. TYNDALL et réalisés par la compagnie Eiffel.

Le viaduc de Thouars, construit de 1871 à 1873, comprend un tablier métallique reposant sur trois piles de fonte aux soubassements en maçonnerie.

En 1887, lors de la construction de la Ligne Chartres-Bordeaux, concédée aux chemins de fer de l'Etat, un second tablier, moins haut que le premier, est ajouté sur ces mêmes piles.

Une nouvelle modification de la structure de l'ouvrage intervient entre 1914 et 1915, lorsque les ingénieurs consolident le tablier et les piles en

enrobant ces dernières de béton armé parementé de pierres de taille afin de permettre le passage de trains plus lourds.

Cette modification des piles fait partie de mesures prises à la suite de l'effondrement du pont de Montreuil-Bellay sous le poids d'un train de marchandises le 23 novembre 1913.

Au mois d'août 1944, les Allemands font sauter une des piles et le tablier. L'ouvrage est reconstruit à partir du printemps 1946.

Lors de sa reconstruction, un adjoint au maire de Thouars, Monsieur René Soré va trouver la mort en tentant d'éteindre un incendie sur le chantier de reconstruction du tablier du viaduc.

Suite au déplacement de la ligne Paris-Bordeaux par Poitiers vers 1937, la gare de Thouars subissait un déclin de son service voyageurs. Le passage en voie unique du viaduc de Thouars, lors de sa reconstruction va de nouveau handicaper le trafic voyageur de la région.

La gare de Thouars va retrouver rapidement une activité importante avec le transport de pierres à ballast des carrières de la région (Ligron, Saint-Varent et Luché-Thouarsais). En l'an 2000, la gare de Thouars est la seconde gare de marchandises de la région Poitou-Charentes, par le nombre de tonnes de marchandises transportées chaque année.

Le viaduc de Thouars est traversé quotidiennement par une vingtaine de trains, essentiellement des trains de pierres à ballast provenant des carrières de la région de Saint-Varent et Luché Thouarsais, des trains de ciment (Cimenteries d'Airvault), de céréales ou d'engrais, des automobiles (usines Heuliez) et parfois des voyageurs pour Bressuire...

Au mois de juin 2000, la municipalité de Thouars, voulant marquer le passage en l'an 2000, a décidé de concevoir une manifestation faisant revivre le glorieux passé ferroviaire de Thouars. 78 ans après sa construction, la PACIFIC 231 G 558, (locomotive à vapeur classée monument historique depuis 1984) est revenue à Thouars, sa première gare d'affectation en 1922.

Le viaduc sera, à cette occasion le site phare de la manifestation au cours d'un spectacle nocturne en son et lumière retraçant l'histoire des chemins de fer. Cette manifestation, agrémentée d'une exposition sur l'âge d'or des chemins de fer thouarsais, rassemblera sur un week-end, plus de 7000 personnes.

Caractéristiques techniques du viaduc :

Ingénieur : G. TYNDALL

Entrepreneur : G. EIFFEL et Cie Constructeurs à Levallois-Perret, Paris



4 travées : 2 de 43.50 m sur les rives ; 2 de 51.40 m au centre.

Maçonnerie et métal (H : 44 m, L : 261 m)

Longueur de la partie métallique : 190 m

Hauteur des piles : 28 m

Poids du tablier à une voie : 380 t

Poids total des deux tabliers : 760 t

Prix total de l'ouvrage : 623 280 F (en 1873)

