

LES PAYSAGES DU VIADUC DU VIAUR



Missions des C.A.U.E.

Le CAUE, une mission d'intérêt public

Informier et sensibiliser

- sur la qualité de l'architecture, du patrimoine bâti, du cadre de vie, des paysages et de l'environnement ;
- sur le rôle et les missions des professionnels et des administrations

Conseiller les particuliers

Le CAUE propose gratuitement, et sur rendez-vous, des consultations avec un architecte pour orienter et aider les porteurs de projet :

- sur tout projet de construction, de réhabilitation, d'aménagement, d'extension ou toute modification de bâtiment, dans le respect de l'environnement, de l'adaptation au site et de la réglementation ;
- sur l'adaptation du projet aux besoins et au budget ;
- sur les techniques et matériaux de construction, sur leur qualité environnementale ;
- sur l'aménagement des espaces extérieurs.

Conseiller les collectivités

Le CAUE oriente et accompagne les collectivités locales qui le souhaitent, notamment :

- dans leurs choix stratégiques d'urbanisation, d'aménagement et de développement de leur territoire par des études préalables aux documents d'urbanisme ;
- dans le cadre de projets d'amélioration ou de valorisation du cadre de vie
- d'accompagnement technique d'opérations de rénovation, de réhabilitation ;
- de pré-programmation de bâtiments publics ou d'espaces publics...

Issus de la loi sur l'architecture du 3 janvier 1977, les CAUE ont pour objet de promouvoir la qualité de l'architecture, de l'urbanisme et de l'environnement. De structure associative, les CAUE sont des organismes départementaux gérés par un conseil d'administration dont la composition est fixée par décret. Le financement du CAUE est assuré par la Taxe d'Aménagement sur les permis de construire adoptée par vote du Département, l'attribution de subventions spécifiques conventionnées et la cotisation de ses membres.

Sommaire

- Contexte - p5
- Conclusion de la phase 1 - p6
- Comment utiliser cette étude ? - p7
- Préambule - p8

1 - Entre passé et avenir en vallée du Viaur - p9

- Repères historiques en lien avec la Vallée - p10
- 1.1 - La vallée , premier foyer du Ségala - p11
 - 1.2 - Second foyer : apprivoiser le plateau - p12
 - 1.3 - Quitter la vallée - p13
 - 1.4 - Évolution des paysages - p14
 - 1.5 - Revenir en vallée: les pratiques actuelles - p15
 - 1.6 - La rivière : «le monde d'en bas» - p16
 - 1.7 - Actions et gestions en vallée du Viaur - p17

2 - Ségalas : Terres à seigle du massif central - p18

- 2.1 - Les points communs des différents Ségalas. - p20
- 2.2 - Au XXeme siècle l'évolution spectaculaire des Ségalas. - p22

3 - Le Viaduc du Viaur, et son influence sur le plateau. - p 23

- Repères historiques en lien avec la construction du viaduc. - p24
- 3.1 - L'image du pittoresque. - p25
 - 3.2 - L'architecture des gares : un modèle qui voyage. - p26

4 - Du seigle au blé, de la vallée au plateau : la mutation des Ségalas. - p28

- 4.1 - Description du territoire avant les transformations agricoles du XXieme siècle. - p28
- 4.2 - Le succès du chemin de fer ... pour la desserte régionale. - p29
- 4.3 - La voie ferrée accélère et concentre le développement - p30

- 4.4 - La révolution agricole bouleverse les bourgs et les paysages – génère des espaces publics surdimensionnés pour les foires. - p31
- 4.5 - Le ségala et la société rurale du XXeme siècle- p33
- 4.6 - Côté Tarn, la barrière du Viaur en moins. - p34

5 - Typologies paysagères actuelles - p35

- 5.1 - Les plateaux : un paysage agricole à échelle humaine. - p35
- 5.2 - Les haies : la valeur du paysage des plateaux. - p36
- 5.3 - Les vallées lieux cachés en négatif des plateaux. - p37

6 - Traduction spatiale des liens tissés au fil du temps - p39

- 6.1 - le.s Ségala.s du XVIIIème siècle, ne connaissent que les voitures à chevaux. - p39
- 6.2 - Hier, le ségala découvre les transports ferroviaires. - p40
- 6.3 - 2000 - 2022, arrivée de la nouvelle N88.- p43

7 - Conséquences actuelles - p44

- 7.1 - Oubli du réseau secondaire - p44
- 7.2 - Typologies et atouts du réseau secondaire à connecter - p45
 - 7.2a éléments de Synthèse pour ce réseau secondaire - p50
 - 7.2b Enjeux pour ce réseau secondaire - p51
- 7.3 L'oubli du patrimoine ferroviaire - p57
- 7.4 L'héritage paysager de la voie ferrée - p61

8 - Des perspectives pour demain - p62

- 8.1 Un projet de synergie - p62
- 8.2 Quelques exemples : l'esprit des aménagements à moyen et long terme - p62

Contexte

Dans le cadre d'un projet de classement UNESCO du viaduc du Viaur. La Communauté de Communes du Pays Ségali et et la Communauté de Communes du Carmausin-Ségala sont convaincues de la nécessité de mener à bien une réflexion globale sur les paysages et l'aménagement des espaces publics phares, qui sont associés au territoire et à l'héritage identitaire du viaduc.

Il s'agira donc de préciser les limites du territoire représentatif du viaduc, d'élargir le champ d'investigation autour de la valorisation de l'ouvrage, des lieux phares, et de l'accueil des visiteurs sur le territoire identitaire du viaduc.

Les études réalisées par les CAUE de l'Aveyron et du Tarn, auront pour but d'éclairer les élus sur le potentiel des paysages et des espaces publics en matière de sensibilité et d'aménagement. Elles constituent une approche préalable utile à l'orientation des élus, un outil d'aide à la décision et de sensibilisation, pour permettre aux élus de la commune et aux personnes associées de prendre une décision sur l'opportunité des opérations à mener, sur les enjeux et objectifs principaux à retenir.

Cette réflexion aura pour but d'orienter les collectivités vers un projet commun propice à renforcer l'attractivité du site UNESCO et guidant la valorisation du paysage, ainsi que l'aménagement des espaces publics, à l'échelle de son territoire.

L'accompagnement technique des CAUE concerne trois étapes successives :

Définition du territoire à étudier

Phase 1 – Etat des lieux, diagnostic et repérage

- Définition des grands axes de réflexion
- Identification des périmètres d'études
- Restitution et validation par un comité de pilotage notamment validation du périmètre d'investigation retenu pour la suite de l'étude
- Forme de rendu : Cahier réunissant les documents écrits et graphiques produits. Un exemplaire papier et une version PDF.

Les paysages du secteur UNESCO

Phase 2 – Analyse et enjeux à l'échelle du territoire

- Étude sur les grandes thématiques paysagères du territoire
- Étude sur les thématiques transversales validées en phase 1, plus spécifiquement liées à la démarche Unesco
- Restitution et validation par un comité de pilotage
- Forme de rendu : Cahier réunissant les documents écrits et graphiques produits, Un exemplaire papier et une version PDF.

Les espaces publics sur le territoire du Viaduc du Viaur

Phase 3 – Enjeux de planification à l'échelle locale

- Identification des sites prioritaires et emblématiques à développer
- Restitution et validation par un comité de pilotage
- Forme de rendu : Cahier réunissant les documents écrits et graphiques produits. Un exemplaire papier et une version PDF.

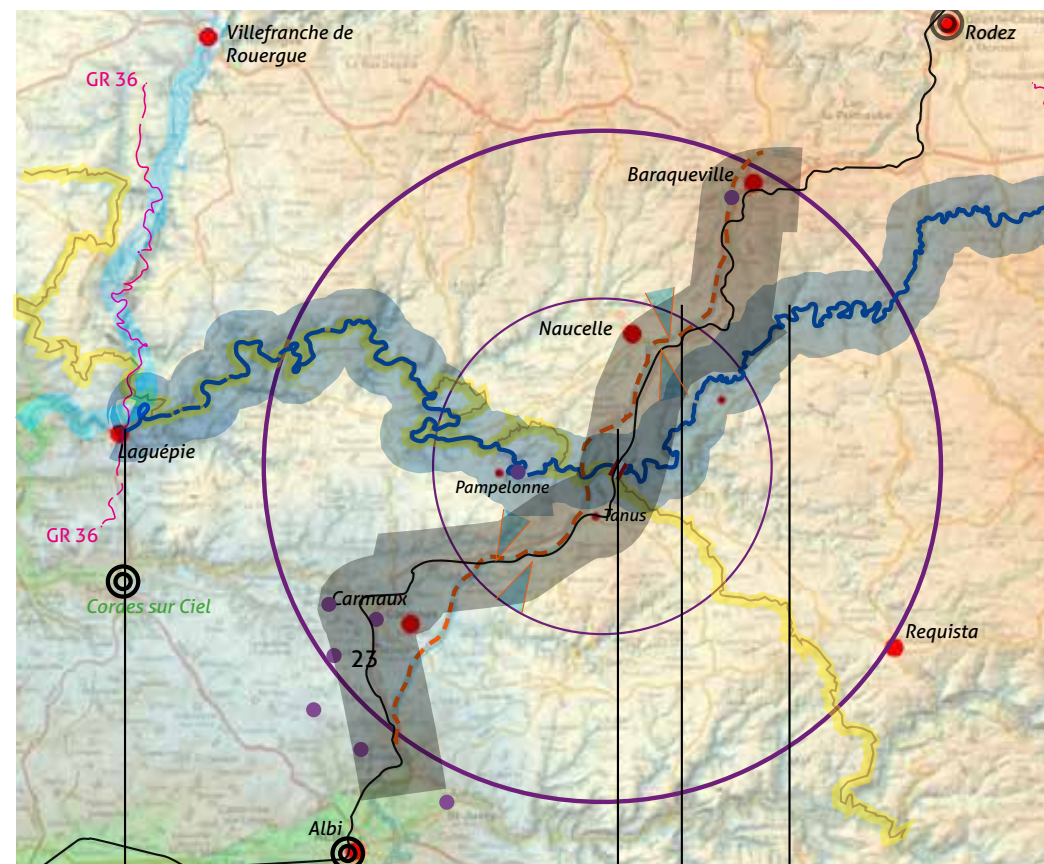
Conclusion de la phase 1

La première phase, réalisée au cours de l'année 2021, met en évidence la coexistence et le rôle de plusieurs axes dans la dynamique des paysages du viaduc du Viaur.

Cette étude souligne l'intérêt de porter un regard attentif à l'environnement du viaduc, selon un périmètre polymorphe intégrant :

1. L'axe de la vallée du Viaur d'une part,
Plus qu'une rivière, le Viaur est également une terre d'histoire et de légendes à l'origine des lieux de vies du Ségala, autant que du Viaduc. La prise en compte de la vallée s'articule nécessairement avec la valorisation de l'ouvrage qui l'enjambe.
2. L'axe de la voie ferrée Carmaux-Rodez d'autre part,
Autour de cet axe, le paysage du Ségala porte nombre de témoins qui attestent et traduisent les transformations subies par le territoire à l'issue de l'arrivée du chemin de fer.
Ces deux axes sont porteurs de l'identité du Viaduc du Viaur. Le rôle clé de ces deux linéaires se doit donc d'être étudié en les intégrant au diagnostic paysager de l'ouvrage classé.
3. Un éventail très ouvert côté-ouest qui se dessine entre Albi et Pont-de-Salars.
Celui-ci collecte la somme d'atouts «touristiques» proches, principalement située du nord-Est au Sud Ouest du viaduc. Ce repérage confirme la pluralité des pratiques aux abords du viaduc, sans montrer de réelle concentration sur l'ouvrage de Bodin mais le viaduc y apparaît comme un point d'articulation majeur.

La mise en évidence des enjeux à l'échelle de ces deux périmètres linéaires d'une part et de la périphérie du viaduc d'autre part, a permis aux élus de comprendre la nécessité travailler sur un périmètre d'étude élargi. À l'issue de cette première phase, le comité de pilotage réuni le 12 mars 2021 a validé un périmètre d'étude d'un rayon d'environ vingt kilomètres, intégrant notamment les focus qui s'avèreraient nécessaires à la compréhension dans la vallée du Viaur et le long de l'axe Carmaux - Rodez.



Comment utiliser cette étude ?

L'étude "Les paysages du Viaduc du Viaur" réalisée par le C.A.U.E. de Tarn et de l'Aveyron est un point de départ pour une prise de conscience commune des caractéristiques paysagères de ce territoire.

C'est un préalable indispensable pour décider en accord avec ce qui existe, et perpétuer l'identité de ce territoire dans un souci d'intégration. Elle pourra servir à tous ceux qui vont intervenir sur ce territoire pour prendre en compte le paysage et s'assurer de travailler dans la continuité et le respect de l'existant, pour que le territoire de demain soit en accord avec celui d'aujourd'hui.

«Le paysage c'est tout ce que l'on voit».

L'étude définit l'identité paysagère du territoire en se servant de l'histoire du lieu, de son vécu et de tous les éléments qui contribuent à donner une identité, le sens de tout ce que le voit : l'esprit des lieux. Ici, il y a une histoire qui a laissé des traces visibles, qui a fabriqué des paysages.

La valeur patrimoniale du Viaduc du Viaur est imbriquée dans celle des paysages qui l'entourent. L'un et l'autre ont un destin lié. Demain le classement au patrimoine mondial UNESCO du Viaduc aura un rayonnement international que tout le territoire pourra utiliser. Il est nécessaire de le faire en pleine conscience de l'identité de ces paysages.

Le quotidien, l'habitude biaise la perception et rend invisible les traces les plus évidentes. C'est aussi une caractéristique de ces paysages que l'on peut qualifier de quotidien, tant on les traverse. Pourtant l'histoire de leur évolution est riche et intense, elle a laissé des traces et a influencé, l'architecture, les aménagements, l'urbanisme, les modes de vie et d'échanges. Un patrimoine physique et culturel.

De nombreux ouvrages sont et seront encore consacrés à ces sujets. Dans le cadre de cette étude, une approche synthétique, non exhaustive mais plus illustrée est proposée pour mettre en évidence les conséquences visibles liées au viaduc dans l'évolution des paysages.

Préambule

Avec la révolution agricole, le développement des transports ferrés et des routes, le Ségala mûte à grande vitesse à partir du début du XXI^{ème} siècle. Les lieux sont marqués par cette histoire courte (1900 à 2000) mais intense qui a vu ce territoire décrit à la fin du XIX^{ème} siècle comme pauvre, isolé et même misérable, devenir un des fleurons de l'agriculture du massif central, berceau du syndicalisme agricole et de coopératives qui sont aujourd'hui des multinationales. Cette histoire a laissé des traces dans le paysage qui tendent à s'effacer et tombent progressivement dans la banalité. Le Viaduc du Viaur est le détonateur de cette mutation. Le classement du Viaduc au patrimoine mondial UNESCO doit permettre de valoriser les témoignages visibles de cette époque. Dans le paysage les traces, sont flagrantes, c'est le patrimoine de ce territoire, son histoire, sa culture, son identité.



Foire aux bestiaux
à Naucelle dans
les années 1980.
Photo Centre
Presse Aveyron.

1 - Entre passé et avenir en vallée du Viaur

*La Vallée du Viaur dans sa partie aval,
et Lagarde-Viaur depuis les hauteurs du
village*



Repères historiques en lien avec la Vallée

*«Demi pont ,
vu de la rive droite en aval ; Source
gallica.bnf.fr / Ecole nationale des ponts
et chaussées»*

- Xe / XIe Siècles : Implantation probable du Château de Thuriès, et de la chapelle de las Planques.
- XIIIe Siècle : Dans un territoire régulièrement uni, puis désuni par les alliances locales, la naissance des bastides dans le Ségala (Pampelonne, Sauveterre de Rouergue, Valence d'Albigeois) est un premier pas vers un pouvoir royal renforcé qui s'opère sous le couronnement de Louis VII («le Lion»), puis de Louis IX («Saint-Louis»).
- XVe et XVIe Siècle : Rétractation probable de la Bastide de Pampelonne, confrontée au faible succès de son développement et à la persistance de conflits.
- XIXe Siècle : Abandon effectif de la plupart des premiers sites d'occupation de vallée du Viaur au profit de nouveaux lieux plus en lien avec les plateaux.
- 1887 : Le concours du Viaduc du Viaur est ouvert aux ingénieurs, puis attribué à l'ingénieur Paul Bodin de la Société de construction des Batignolles.
- 1895 à 1902 : Construction du Viaduc
- 1919- 1923 : Construction du Barrage hydroélectrique de Pampelonne
- 2000 Ouverture du viaduc routier.
- 2022 : Classement du viaduc au titre des Monuments Historiques.



1.1 - La vallée , premier foyer du Ségala

Historiquement, la vallée désigne le premier berceau de ce territoire.

Les premières constructions, châteaux et églises, sont généralement à l'origine des villages de vallée. Leur édification se concentre principalement sur les pitons rocheux des pentes, à des fins majoritairement défensives. En effet, durant plusieurs siècles et notamment la guerre de cent ans, le profond sillon de la vallée reste une ligne instable et peu sûre entre les deux territoires ennemis que sont le Rouergue anglo-Gascon (aux mains des anglais) et l'Albigeois des Comtes de Toulouse. Dans les replis de la vallée, les pentes sont alors très investies par les cultures. Parmi les traces de ces pratiques, on retrouve notamment beaucoup de vigne, et de nombreux moulins à céréales qui perdurent le long du Viaur et attestent la production céréalière d'antan. Nombre de lieux témoignent de l'implantation ancienne sur les pentes, particulièrement à l'aval du viaduc : Thuriès, Las Planques, Jouqueviel, Les infournats, la Calquièr («vieux Mirandol»), Pont de Cirou, Vieux Tanus, Saint-Martin Laguèpie, Lagarde Viaur.

Simultanément, la vie et quelques pratiques agricoles s'organisent sur les plateaux – plus austères, davantage soumis au climat et aux menaces – mais de manière plus sporadique, et de préférence autour de micro-buttes. Durant la première partie du Moyen-Âge, ces installations sans église, sans château, se maintiennent ; cependant elles subsistent essentiellement sous forme d'habitat, en hameaux, sans jamais constituer de réels villages comparables à ceux de la vallée.

Aujourd'hui la végétation et la disparition partielle des édifices dissimulent l'intensité de la vie moyenâgeuse en vallée. Hormis quelques vestiges, ponts et moulins en sont parfois les principaux marqueurs et seuls lieux de vies préservés autour de la rivière. On peut s'interroger : **cette vision tronquée gagnerait-elle à évoluer vers plus de lisibilité des pratiques, par exemple en faveur de certaines terrasses ?**

L'église de «Las Planques» à Tanus village témoin de l'occupation ancienne de la vallée.



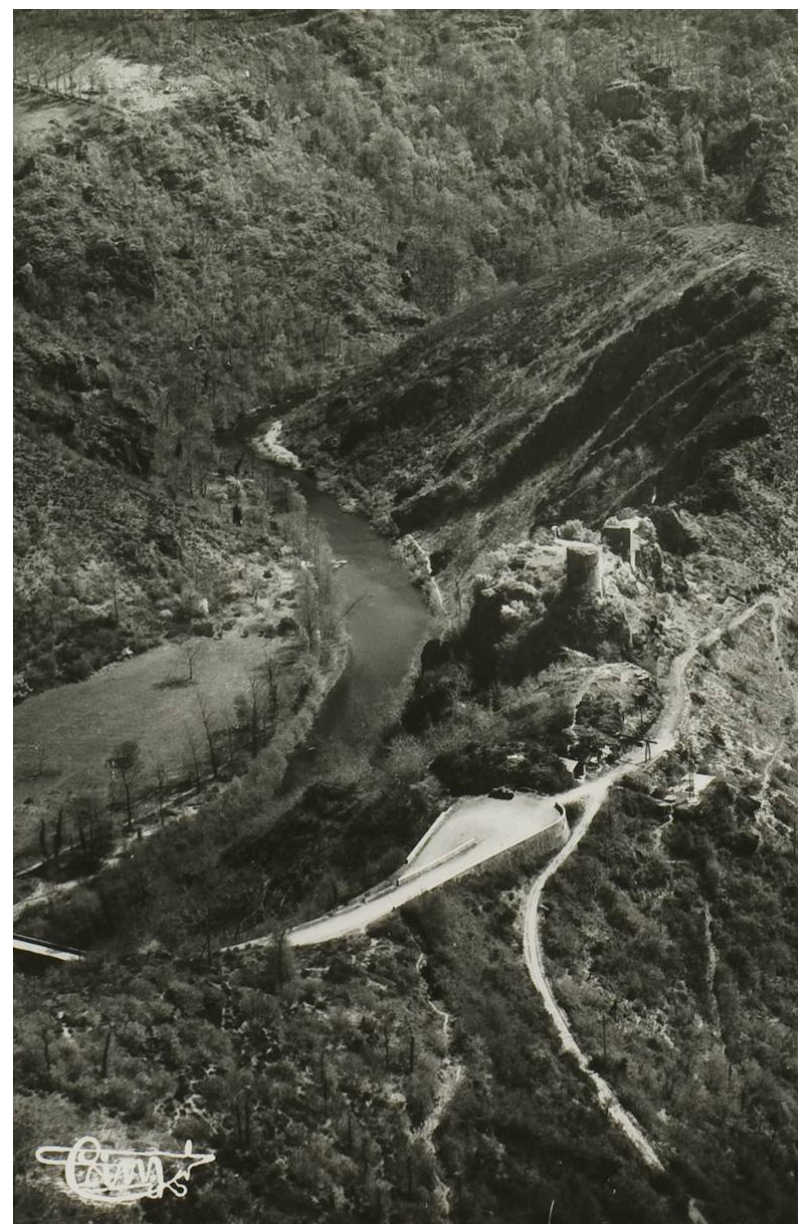
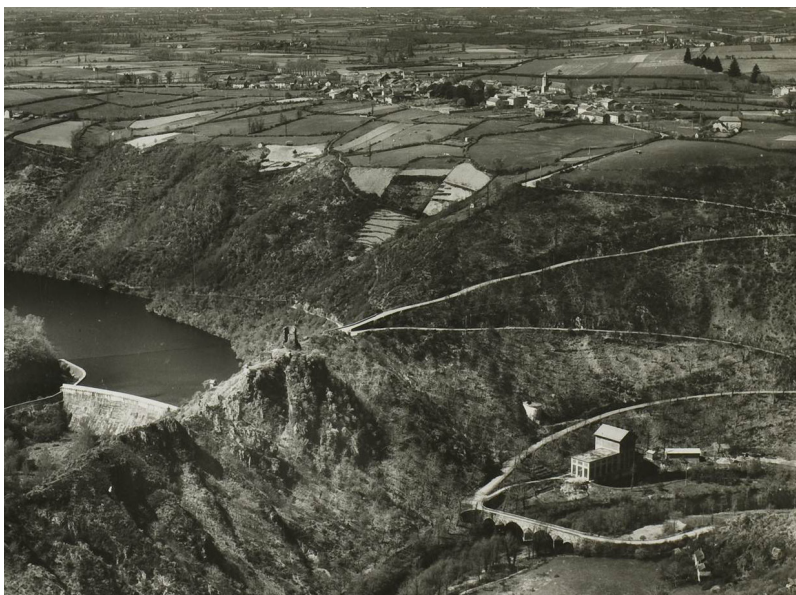
1.2 - Second foyer : apprivoiser le plateau

Plan de la bastide de Pampelonne avec, au centre, la probable zone de rétractation de la ville, ceinturée de lices.

Au XII^e siècle, réalisée au bord d'une frontière qu'il faut maîtriser pour le compte du roi, la création de la bastide de Pampelonne témoigne d'un basculement important qui s'opère dans la manière d'occuper le Ségala.

L'exemple de Pampelonne atteste la volonté audacieuse de son concepteur Eustache de Beaumarchais, qui le conduit à penser un modèle différent puisque hors de la vallée : sa ville nouvelle est établie tout à proximité du site de Thuriès mais, en rebord de plateau, profitant autant des ressources des pentes que des avantages d'un relief peu contraignant (accès, planitude).

Du site de Thuriès au barrage hydraulique, en passant par la bastide en plateau, la plupart des étapes et modes d'occupation significatifs de l'évolution de la vallée sont ici bien représentés.



1.3 - Quitter la vallée

Si l'abandon des lieux de vie en vallée du Viaur est progressif, le XIXe siècle marque réellement la fin de son intense occupation; il n'en reste souvent que peu de traces, parfois quelques vestiges seulement qui restent difficiles à appréhender. En différents lieux, la désertion du village s'organise au profit d'un site nouveau ; ainsi migrent Thuriès vers Pampelonne, Las Planques et Vieux Tanus vers Tanus, Jouqueviel vers le haut de Jouqueviel, Les infournats vers l'Ouradou, la Calquièrre vers Mirandol ...

L'église des Infournats, la tour de Jouqueviel (81), les châteaux de Peyroles et de Roumegous (12), moulins et autres vestiges témoignent de l'implantation moyenâgeuse autour du viaduc du Viaur. Ils constituent aujourd'hui des appuis solides de l'attractivité de la vallée, étayant l'évolution du territoire par la prouesse de l'ouvrage d'art.

Ces traces encore palpables jalonnent l'espace encaissé tout au long du Viaur, mais elles sont particulièrement nombreuses et spectaculaires dans sa partie aval, à l'approche de la confluence avec l'Aveyron. **Cette concentration plus marquée en aval du viaduc conforte l'intérêt d'un champs d'action étendu bien au-delà des communes limitrophes de l'ouvrage, afin de conforter son attractivité et favoriser le rayonnement du site Unesco.**

Le site des Infournats est très représentatif du phénomène de désertion. Seule subsiste la chapelle, d'un ancien village bien identifié et désormais reporté sur le site de l'Ouradou.



1.4 - Évolution des paysages

Entre le viaduc et la confluence du Viaur avec l'Aveyron, Lagarde-Viaur est l'un des plus anciens (Xe ou XIe siècle) et rares villages de vallée préservé et réellement habités.

Ces deux images relativement contemporaines attestent, malgré l'occupation du village, l'évolution rapide et récente des pentes dans la vallée. Un constat similaire en zone non habitée peut s'établir en comparant les images de la construction du viaduc sur des pentes dénudées avec celles d'aujourd'hui. Toutes ces photos témoignent de la même évolution : l'effacement des terrasses sous la végétation et la reconquête intense des pentes par les boisements.

L'abandon des surfaces cultivables, mais aussi l'amoindrissement des besoins en bois de chauffe ont ainsi fortement accéléré la transformation du paysage. Aujourd'hui, la densité de la couverture arborée semble être une des caractéristiques emblématiques de la vallée du Viaur mais il est important de se souvenir que ce paysage verdoyant, souvent qualifié de «naturel», n'a pas valeur historique.

Tout au contraire, il est nécessaire de retenir que l'évolution des paysages caractérise nettement la vallée du Viaur et plus largement les paysages du Ségala.



1.5 - Revenir en vallée: les pratiques actuelles

Aujourd'hui, l'attractivité de la vallée repose fortement sur son aspect verdoyant. La pêche, la baignade, la promenade mais également la résidence, la production électrique et l'agriculture sont autant d'usages qui perdurent et d'usagers qui entretiennent la vie dans la vallée. Ses caractéristiques environnementales, encouragées par une politique de préservation des espèces plus affirmée depuis quelques années, renforcent son attrait face à l'évolution climatique.

L'accroissement de la fréquentation de ce secteur paraît inévitable à l'avenir.

Une approche visant à favoriser mais également à organiser l'accueil, et davantage «lisser» l'activité de la vallée sur l'année (réinvestissement des villages, amélioration des espaces publics, vie dans les bourgs tout au long de l'année,...) est à rechercher.

Pour cela, il paraît nécessaire que la réflexion sur l'accès à la vallée soit pleinement associée au rayonnement du viaduc qui en symbolise l'évolution, afin qu'elle ne soit pas l'oubliée du débat pour les aménagements futurs.



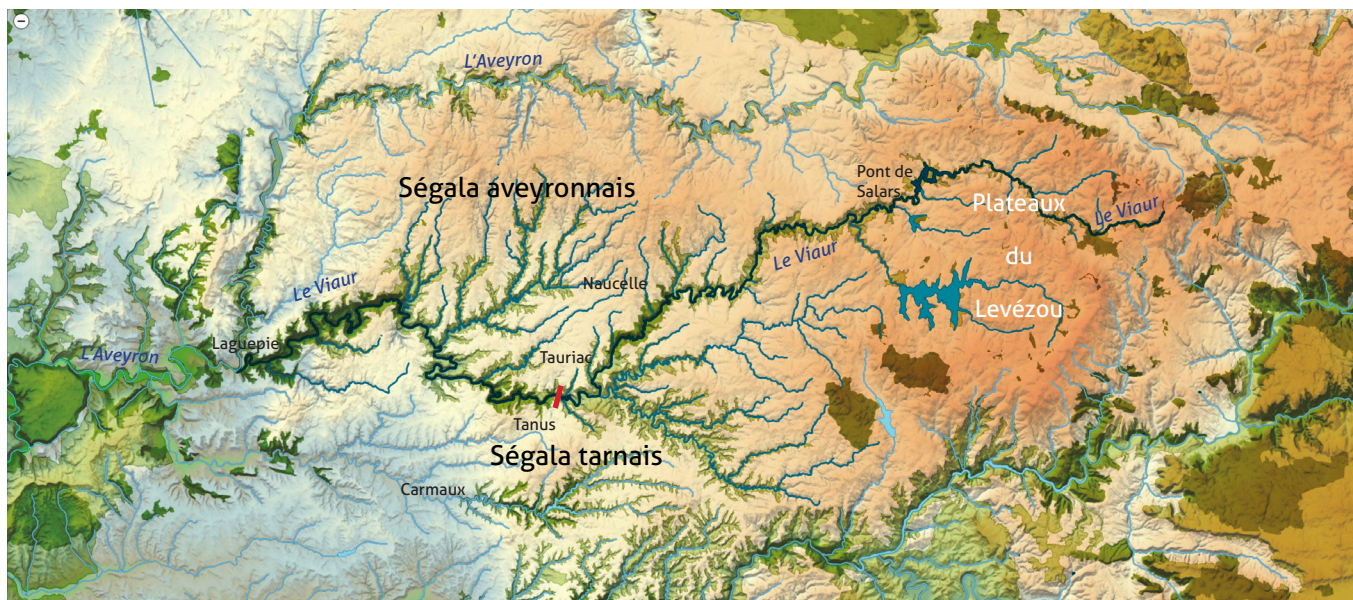
1.6 - La rivière : «le monde d'en bas»

Entre sommet du Levézou et gorges de l'Aveyron, le viaduc marque un point presque central de la traversée des Ségalas par le Viaur :

«Le Viaur, affluent rive gauche de l'Aveyron, prend sa source au sud du Puech Del Pal sur la commune de Vézins du Levézou, à une altitude de 1090 mètres. Il serpente d'Est en Ouest, à travers deux grandes régions naturelles : le Levézou et le Ségala. Après un parcours de 163 kilomètres, il conflue avec l'Aveyron à Saint Martin Laguëpie (département du Tarn) et Laguëpie (département du Tarn et Garonne) à une altitude de 150 m.» - Source SMBVV

Le repérage des Znieffs I et II (zones sombres de la carte) montre une grande concordance entre le chevelu dense de bassin versant du Viaur, et la richesse de la diversité faunistique et floristique de ce territoire. Parmi les nombreuses vallées qui entaillent profondément les plateaux des ségalas, le Viaur est l'une des plus longue. C'est une rivière vive, encaissée sur une large part de son cours, qui a longtemps favorisé la notion de frontière naturelle entre territoires. Aujourd'hui cet encaissement et le retour d'une végétation dense entretiennent son caractère «sauvage» qu'il serait toutefois plus juste de qualifier de «préservé, verdoyant et pittoresque». Car si la vallée est accessible notamment en terme d'infrastructure, elle l'est principalement au point bas, les pentes abruptes demeurent peu praticables en dehors des usages piétonniers.

Cette configuration favorise une réelle distance entre le «monde d'en haut» et «le monde d'en bas».



1.7 - Actions et gestions en vallée du Viaur

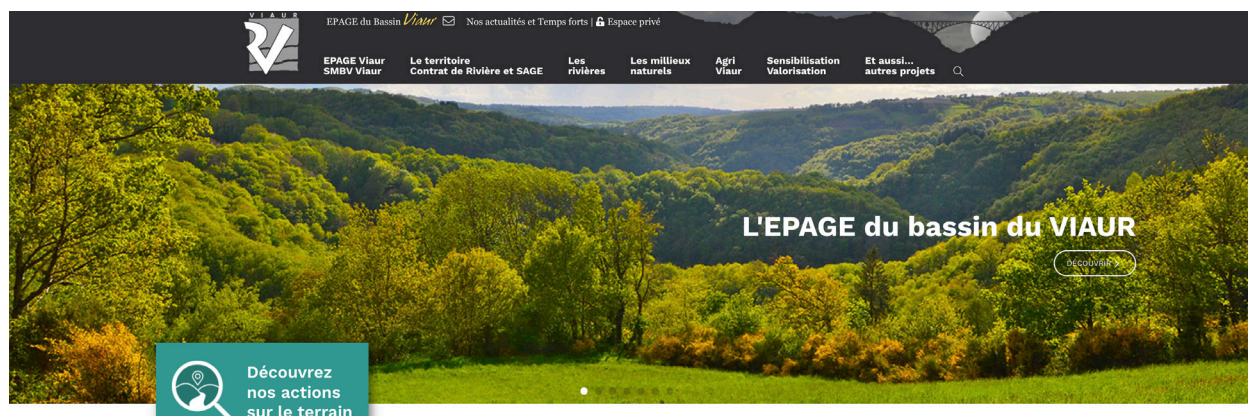
«L'EPAGE du bassin du bassin du VIAUR est un syndicat mixte regroupant 14 intercommunalités concernées par le bassin hydrographique du Viaur ainsi que 5 structures prélevant sur ce bassin versant pour assurer l'alimentation en eau potable des populations.

Sa mission : La gestion du grand cycle de l'eau et des milieux aquatiques associés sur le bassin versant du Viaur», soit «les compétences dites GEMAPI (Gestion de l'Eau des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations) et des missions complémentaires de planification et de gestion ayant toutes pour objectif de restaurer la qualité des milieux aquatiques du bassin versant du Viaur...» - Sources SMBVV

Dans la réflexion autour du viaduc, le Syndicat Mixte du Bassin Versant du Viaur est un partenaire incontournable de par son action, son périmètre, et son ancrage dans ce territoire.

De nombreuses actions et un milieu associatif fort œuvrent pour la préservation et la valorisation de cette vallée où l'empreinte historique, culturelle est solide ; mais le prisme environnemental prédomine, à juste titre.

Parmi les nombreuses démarches de valorisation initiées, une ambition, en particulier, mérite d'être relevée dans la perspective de faire rayonner le viaduc à l'échelle (et au bénéfice) d'un grand territoire : un bouclage pédestre ininterrompu, sur l'ensemble du linéaire du Viaur est aujourd'hui en réflexion.



2 - Ségalas : Terres à seigle du massif central

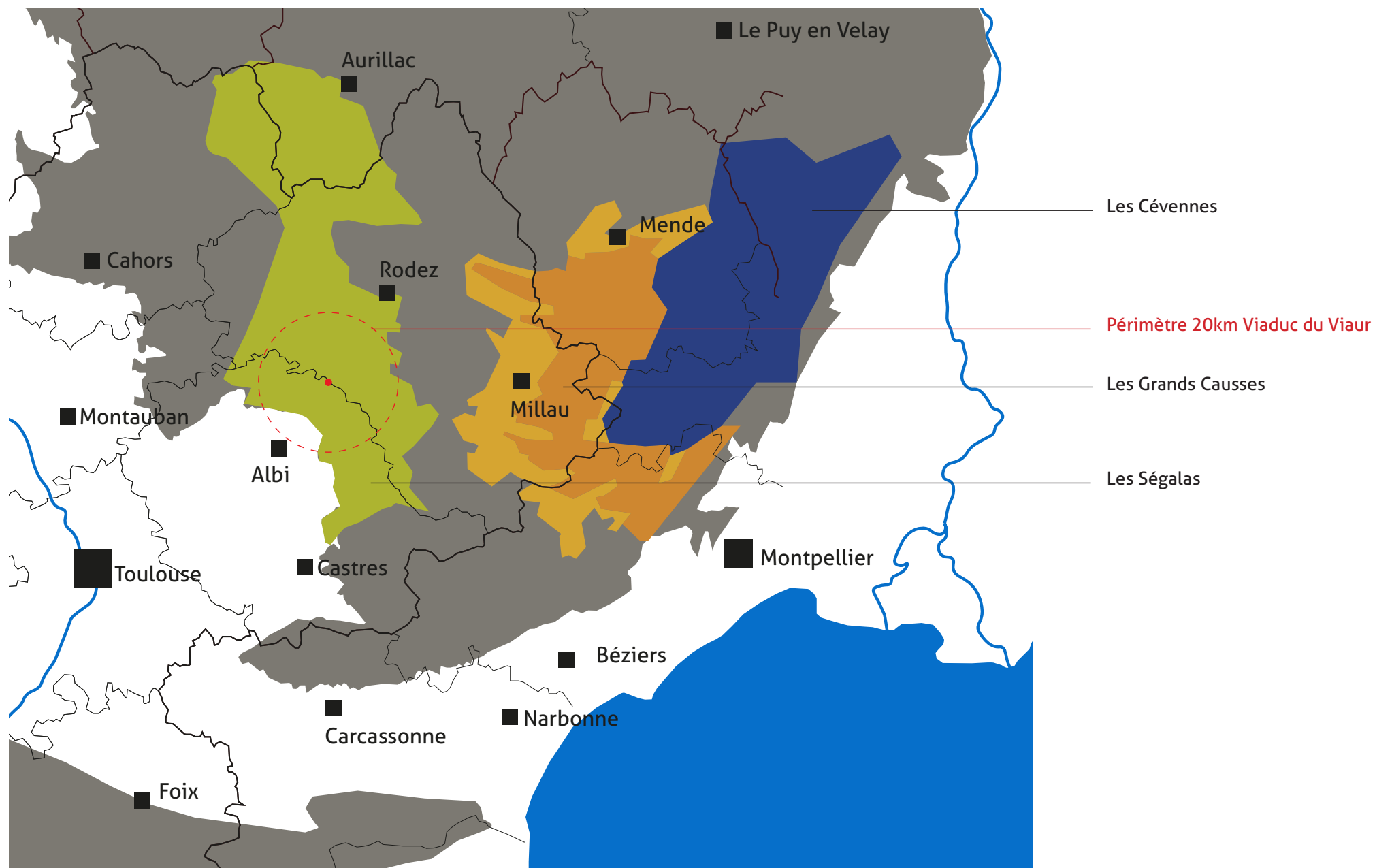
Les Ségalas s'étendent du sud d'Aurillac (15) jusqu'à Castres (81). C'est une des entités paysagères les plus vastes du sud Massif Central. Les Ségalas ont une emprise équivalente à celle des Grands Causses ou des Cévennes. En comparaison de ces entités paysagères, les paysages du Ségalas sont perçus comme ordinaires. Ici rien de spectaculaire comme les gorges et les falaises des Grands Causses ou les reliefs boisés des Cévennes.

Les ségalas ont un relief de moyenne montagne compris entre 300 et 800m d'altitude, des sols acides sur un socle géologique de schistes, micaschistes, granites. Le relief est marqué par une alternance de plateaux et de vallées encaissées. 4 grandes vallées découpent l'entité paysagère, Lot, Aveyron, Viaur et Tarn. La perception d'une unité paysagère continue est rendue difficile par les variations de relief et de géologie qui juxtaposent des paysages différents. Ces différences justifient l'emploi du pluriel quand on parle des Ségalas.

Pour autant, l'unité culturelle de ces paysages est bien réelle et existe au regard de son évolution et de la structure sociale et urbaine. En effet, si l'unité visuelle est difficile c'est dans le fonctionnement de ces paysages qui crée une identité et un destin commun.

Définition des ségalas : Dans le Massif central, terre à seigle.

segalas « terrain à seigle, terre siliceuse, sablonneuse, de mauvaise qualité » (Mistral); a. occit. segalaz « champ de seigle », segilar même sens, dér. de segle, seguel et var. « seigle ».



Emprise de l'entité paysagère des Ségalas dans le sud du Massif Central.

2.1 - Les points communs des différents Ségalas

- Un terroir de moyenne montagne au sol pauvre.
- La culture historique du seigle.
- La châtaigne.
- la complémentarité entre les pentes des vallées et les zones planes des plateaux.
- Le lien entre bourg, village et hameau agricole.
- Un destin commun au XX^{ème} siècle avec l'arrivée progressive du progrès agricole, en lien avec le développement des axes de communication et des moyens de transport.
- Lien social des foires et marchés à bestiaux. La vie rurale et la société agricole qui s'exprime sur les foirails.
- Les espaces publics de grande dimension destinés aux foires et marchés : les foirails
- L'évolution urbaine des bourgs en lien avec les axes de communication : Route ou voie ferrée.
- L'architecture traditionnelle.

Cartographie des différents Ségalas extraite de l'ouvrage «A Travers le Massif Central, Ségalas, Lévezou, Châtaigneraie» de André Meynier, Editions U.S.H.A. Aurillac - 1931.

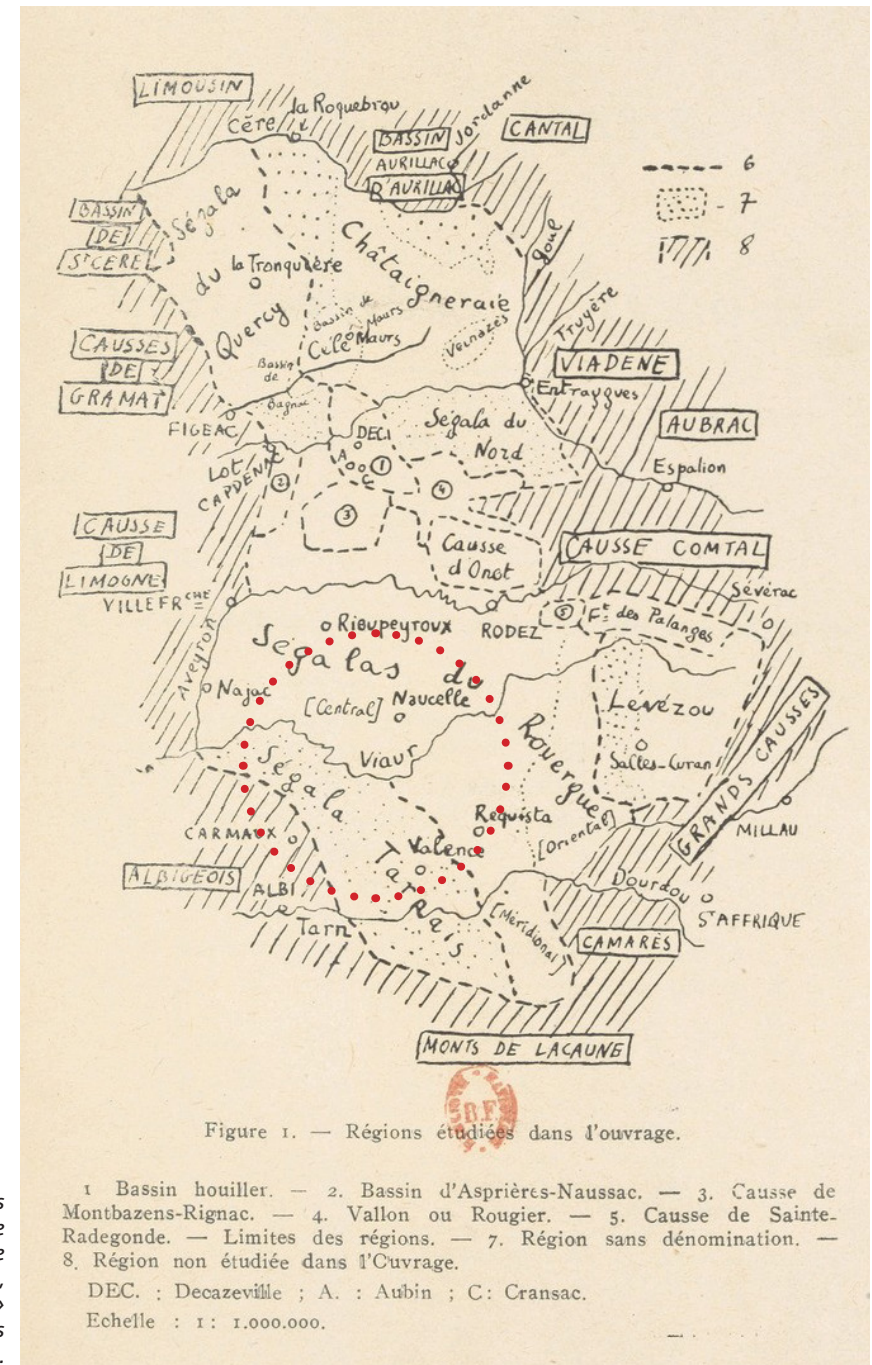
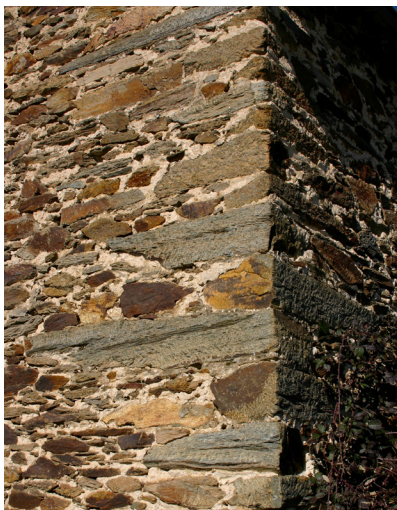


Illustration des caractères commun aux Ségalas :



Les roches : schistes, granite, quartz .

Le bois de châtaignier est utilisé dans l'architecture traditionnelle. Il vient par endroit suppléer les pierres locales difficiles à assembler.



Le dynamisme agricole ici symbolisé par les silos de Carcenac.

Le petit patrimoine bâti lié à la châtaigne. Ici un sécaudou (séchoir à châtaigne).

L'importance du lien social des foires agricoles.

Le relief de plateaux délimité par des vallées étroites et encaissées.

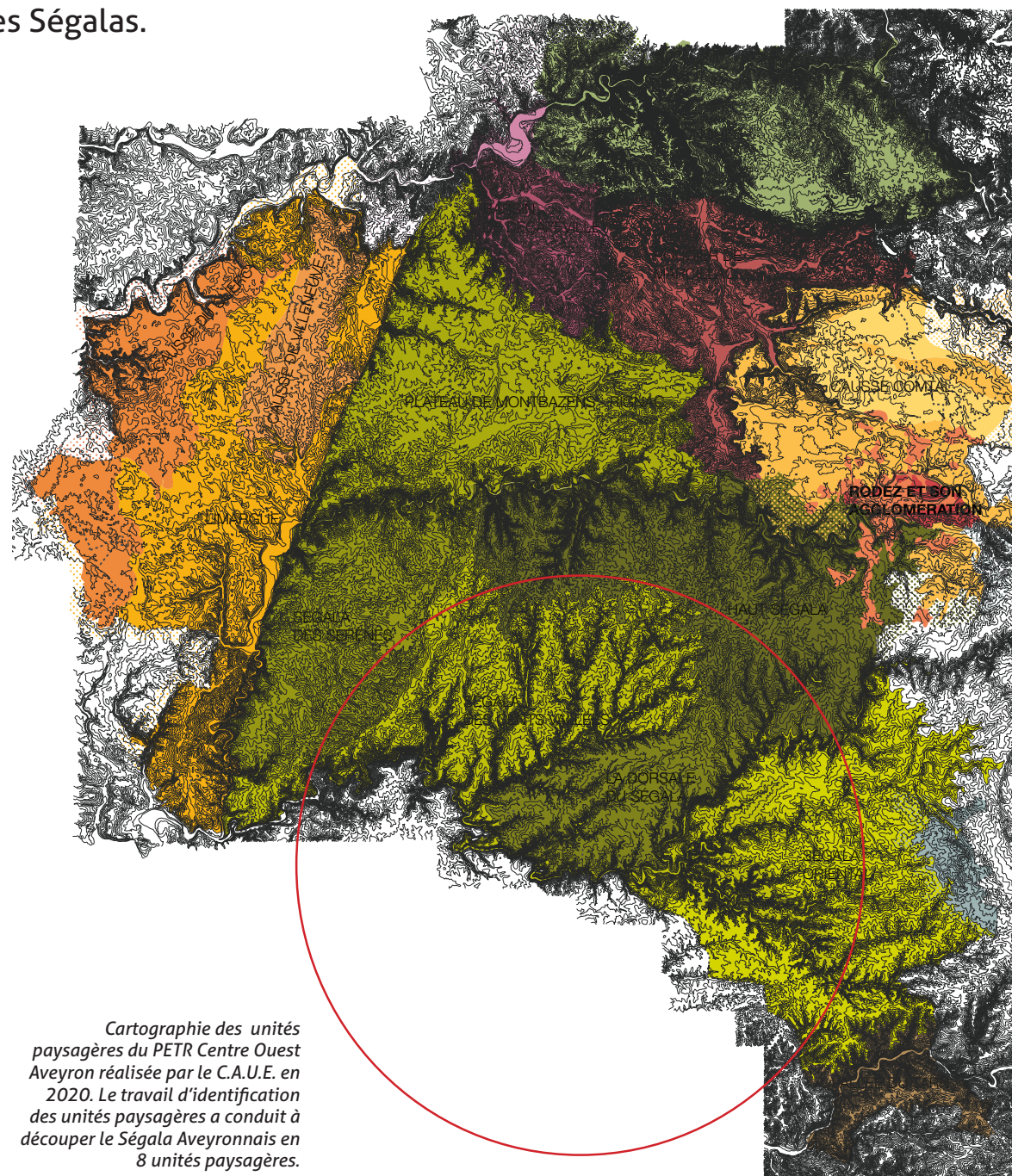
Le paysage de bocage parsemé de hameaux agricoles.



2.2 - Au XXème siècle l'évolution spectaculaire des Ségalas.

Les paysages sont variés mais c'est bien le fonctionnement culturel, la société paysanne organisée en hameaux et villages, les échanges lors des foires si importantes dans le passé qui forment l'identité de ce territoire et qui en fait sa singularité. La valeur patrimoniale d'un paysage ne se mesure pas uniquement en sa capacité à nous émouvoir au premier coup d'œil, elle existe aussi au travers d'une histoire singulière et d'une culture commune.

Pour rappel, le territoire Causse et Cévenne est classé au patrimoine mondial de l'UNESCO au titre des pratiques pastorales liées à ces paysages : un patrimoine immatériel.



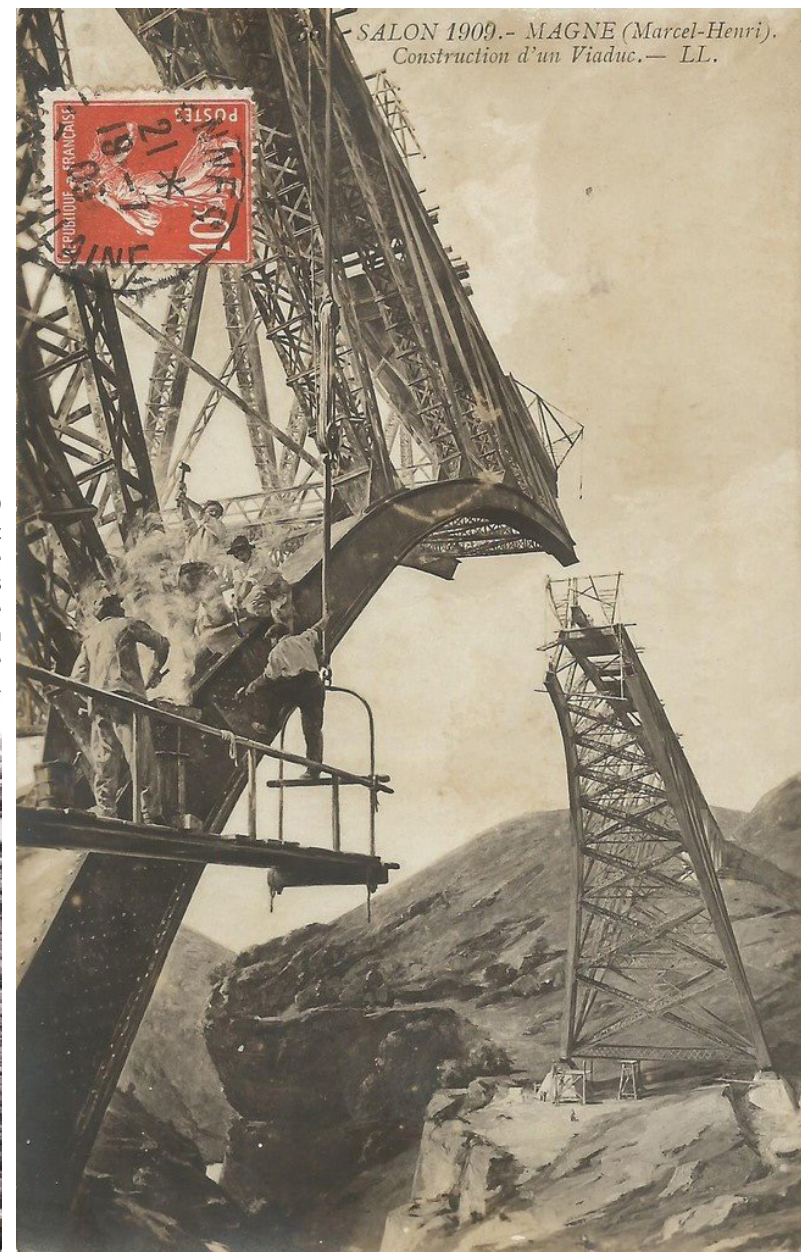
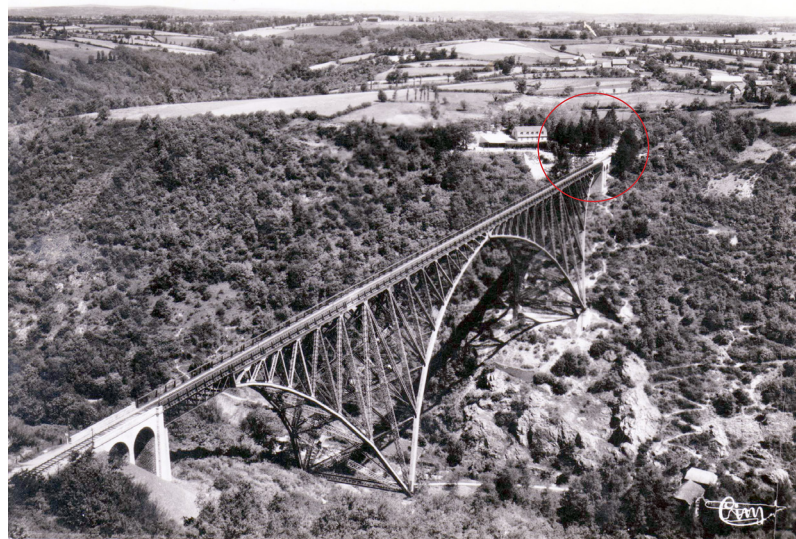
Cartographie des unités paysagères du PETR Centre Ouest Aveyron réalisée par le C.A.U.E. en 2020. Le travail d'identification des unités paysagères a conduit à découper le Ségala Aveyronnais en 8 unités paysagères.

3 - Le Viaduc du Vial, et son influence sur le plateau.

Sa silhouette aérienne jaillit des pentes boisées de la vallée du Vial. On en oublierait presque l'utilité de l'ouvrage tant la vue en est insolite. Pourtant ce Viaduc fait partie d'un vaste projet de désenclavement de la France mené vers 1850. Il est un des ouvrages d'art qui doit permettre la liaison en train entre Lyon et Toulouse. Le chemin de fer part à la conquête de la France et "désenclave" peu à peu les territoires ruraux. Utile et beau, c'est bien son architecture qui marque les esprits, elle est le fruit de l'histoire industrielle et artistique de la France de la fin du XIX^{ème} siècle.

A droite : Illustration de 1909 de la construction du Viaduc du Vial. Le relief de la vallée est accentué par des falaises imaginaires pour renforcer le côté montagnard. La vue en contre plongée accentue le côté spectaculaire de la construction.

Ci-contre : Au moment de sa mise en service, les encrages du viaduc, de part et d'autre de la vallée, sont mis en scène avec des plantations de conifères. Elles donnent un aspect montagnard au lieu.



Repères historiques en lien avec la construction du viaduc.

- Le Second Empire (1852-1870) Napoléon III
- La Troisième République (1871-1940) (quatorze présidents se succèdent).
- La révolution industrielle est le processus historique du XIXe siècle qui fait basculer une société à dominante agraire et artisanale vers une société commerciale et industrielle. Ainsi, cette transformation, tirée par le boom ferroviaire des années 1840, affecte profondément l'agriculture, l'économie, le droit, la politique, la société et l'environnement.
- Transport ferré, La section de Carmaux à Rodez est déclarée d'utilité publique par une loi du 27 décembre 1879
- Le parc des buttes Chaumont à Paris est inauguré le 1er avril 1871 (retranscription en aménagement paysager du mouvement culturel et artistique).
- Plusieurs expositions universelles se tiennent à Paris : 1855 - 1867 - 1878 - 1889 (Tour Eiffel) - 1900 - elles mettent notamment en valeur des architectes ingénieurs et la construction métallique. Les prouesses techniques des ingénieurs et architectes deviennent des attractions touristiques.
- Concours du Viaduc du Viaur est ouvert en 1887 à des ingénieurs, il est attribué à l'ingénieur Paul Bodin de la Société de construction des Batignolles.
- Construction du Viaduc de 1895 à 1902
- A partir de 1945 démocratisation des transports routiers.
- 2000 Ouverture du viaduc routier.
- Le trafic de marchandises, fret, a disparu dans les années 2000
- 2013-2015 - Aménagement du foirail de Naucelle en halle des sports. Transformation des espaces créés pour les foires.

Exposition universelle de 1900 à Paris.



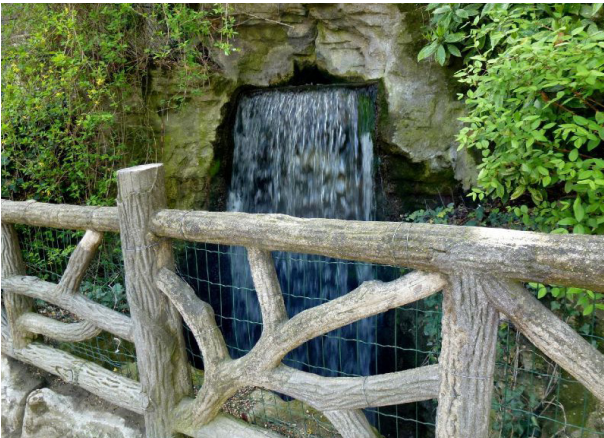
Cascades, passerelles suspendues, falaises, monuments perchés, grottes et rivières souterraines, garde corps en bois béton, forêt de conifères le catalogue du pittoresque montagnard a été construit dans le parc des Buttes Chaumont.



3.1 - L'image du pittoresque.

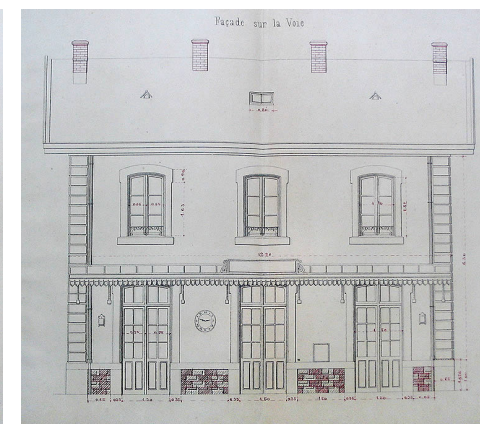
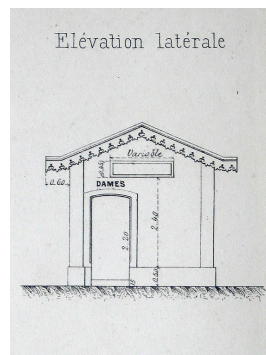
L'architecture et l'industrie sont alors extrêmement liées. La prouesse des ingénieurs s'expose et deviennent des points d'intérêt. Culturellement cette période succède au courant artistique et culturel sous Napoléon III dont le parc des Buttes Chaumont de Paris inauguré en 1867 est un des symboles. Cette époque est marquée par la redécouverte ou découverte de la montagne et de son exploration avec la mise en valeur des scènes pittoresques qu'elle est supposée abriter : grottes, cascades, pics rocheux, chalets, monument perché sur un piton. On retrouve tous ce symbolisme dans le Parc des Buttes Chaumont.

La vue du Viaduc dans sa vallée boisée aujourd'hui conserve l'esprit d'origine.



3.2 - L'architecture des gares : un modèle qui voyage.

Le viaduc du Viaruc succède évidemment à cette époque mais dans le paysage du Ségala modelé au début du XXI^{ème} siècle il n'est pas le seul. Les gares, les haltes et tout le bâti lié à la voie de chemin de fer portent l'esthétique développée par ce courant artistique. La proportion des ouvertures, la forme des linteaux, des encadrements, les matériaux, les couleurs, les avant toits et les motifs d'ornement rappellent ceux utilisés dans les pavillons des Buttes Chaumont. Ces éléments d'architecture sont inspirés des chalets montagnards.



Le Viaduc une fois construit est un point d'attrait pour le tourisme de l'époque comme peut l'être le viaduc de Millau aujourd'hui. La gare du Viaduc est une halte de voyageurs. Elle n'était pas prévue à l'origine mais à été ajoutée pour que les voyageurs puissent s'arrêter admirer le viaduc. Elle est isolée des bourgs et ne sert «qu'à» desservir le viaduc du Viaur ! Une autre halte se trouve à quelques kilomètres à proximité de Tauriac de Naucelle et est plus proche du bourg. Le viaduc seul et la prouesse technologique méritent le déplacement comme un prolongement "in situ" des différentes expositions universelles parisiennes.

L'architecture de l'hôtel même si elle a été bouleversée depuis la construction par de nombreux ajouts s'inscrit aussi dans cette continuité esthétique. Les éléments de décors s'inscrivent aussi dans ce style : garde corps motifs bois, bacs jardinières imitation tronc d'arbre, garde-corps et encadrements en brique ...

Les résineux pins plantés rapidement à la fin de la construction du viaduc n'étaient pas là par hasard. Ils renforcent le caractère montagnard et pittoresque de l'ouvrage suspendu dans cette vallée encaissée. Dès son inauguration, le viaduc est mis en scène dans son paysage avec les codes esthétiques de son époque. C'est un fleuron de l'architecture industrielle française qui prend place dans ces paysages isolés. Il sera l'élément déclencheur de la transformation des ségalas aveyronnais.



Le propriétaire actuel de la halte du Viaur a conservé le style d'origine du bâtiment.

Le quai de la halte est encore perceptible.



Le bois béton, décors caractéristique de son époque se retrouve sur les gardes-corps de l'ancien hôtel Angles.



4 - Du seigle au blé, de la vallée au plateau : la mutation des Ségalas.

4.1 - Description du territoire avant les transformations agricoles du XX^{ème} siècle.

Le Ségala perçu en 1780

"Qui parcourait les Ségalas vers l'an 1780 ne voyait pas les riches paysages. À une époque où le sens du pittoresque de la nature était encore peu développé, on ne pouvait guère trouver de joie à parcourir ces immenses espaces ; à perte de vue, sur un plateau monotone des châtaigniers se dressent isolés ou serrés, au milieu de champs de genêts ou de bruyères au teint fané ; un creux se dessine-t-il au fond duquel vous vous attendez à voir un ruisseau apporter quelque verdure ? N'y descendez pas, car ce n'est qu'un marécage bourbeux, une prairie trop humide où le foin ne peut venir. Et les gorges que l'on rencontre de loin en loin, coupant d'un sillon profond l'uniformité du pays sont couvertes de forêts désertes, inexploitées, où les arbres renversés par l'âge ou la tempête, croisent leurs rameaux morts avec les troncs encore vivaces, rendant impossible toute circulation. ...

... Chaque lieu habité apparaît comme le centre d'un îlot perdu dans l'océan des landes ou des bois. Ces îlots sont fréquents dans les bassins, plus rares sur le Ségala."

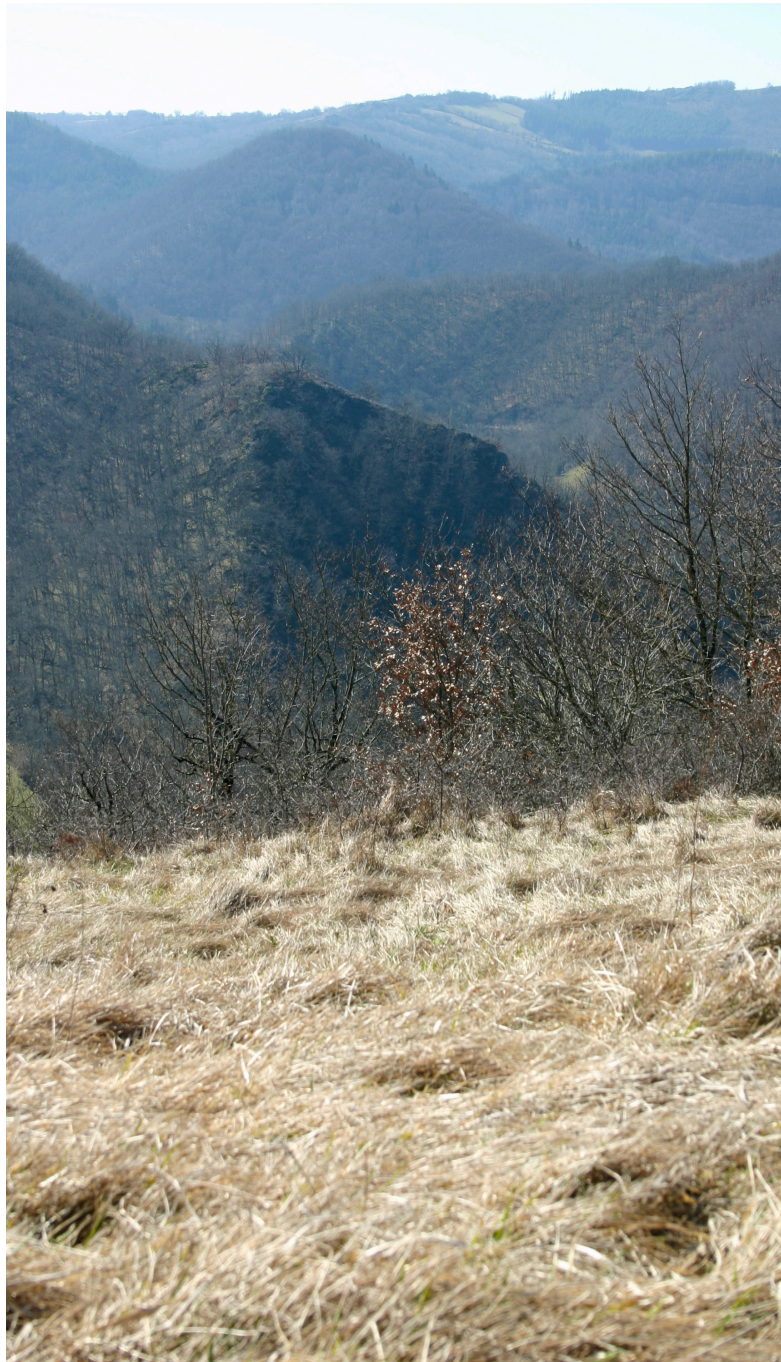
(A Travers le Massif Central, Ségalas, Lézou, Châtaigneraie de André Meynier, Professeur agrégé d'histoire et Géographie du Lycée Henri IV. Editions U.S.H.A. Aurillac - 1931.)

"Une grande moitié du département me paraît constituée par ce Ségala, par cette terre du segal, c'est-à-dire du seigle, où naguère, mal nourris et mal bâtis, les habitants, les petarris ou ventre noirs, produit d'un sol ingrat et rebelle, étaient considérés comme disgraciés par la nature."

(Ludovic Naudeau, *La France se regarde : le Problème de la natalité*, Librairie Hachette, Paris, 1931)

"C'est un sauvage et dur pays que le Ségala, l'un des plus écartés, des plus ignorés de France. À la lisière du Cantal et du Lot, il n'est plus le Quercy, sans être tout à fait l'Auvergne. Abrupt plateau de roches schisteuses, de granits, de grès, il s'élève, par étages, sous les nuées, avec ses noires châtaigneraies, les maigres champs de seigle auxquels il doit son nom, ses landes qu'au crépuscule les troupeaux désertent, et dont les bruyères agitées sans fin par le triste vent de la nuit demeurent seules sous les étoiles."

(Pierre Benoît, *Le déjeuner de Sousceyrac*, 1931, réédition Le Livre de Poche, page 7)



Dans ces récits anciens de géographes, les habitants sont qualifiés de pied terreux, chétifs, rabougris, mal nourris, victimes d'un pays misérable. De ces origines les traces restent dans les vallées. Châteaux, et bâtisses souvent construites en schiste local difficile à assembler qui donnent des constructions fragiles. Les routes sont déjà sur les crêtes loin des vallées où sont rassemblées les rares bonnes terres et les populations. Les baraques, anciens relais, sont présents au bord des routes.

4.2 - Le succès du chemin de fer ... pour la desserte régionale.

"Le succès de la ligne ouverte en 1902 aurait dû avertir les pouvoirs publics de l'erreur commise. Contrairement à toutes attentes la ligne servit ni au trafic Toulouse Lyon ni aux mines de Carmaux ; mais elle améliora l'agriculture du Ségala, lui apportant engrais et amendements, lui emportant ses blé et ses pommes de terre ; enfin elle amena facilement les paysans au marché de Rodez. Le trafic est tel que la station de Carcenac et de Naucelle sont devenues trop petites ; outre la construction d'embranchements pour les coopératives agricoles, on vient d'être obligé de l'agrandir. Le trafic que l'on avait escompté général est donc surtout régional et local."

(A Travers le Massif Central, Ségala, Lévezou, Châtaigneraie de André Meynier, Professeur agrégé d'histoire et Géographie du Lycée Henri IV. Editions U.S.H.A. Aurillac - 1931.)

Les vestiges de l'occupation ancienne se retrouvent dans les vallées. La pierre de schiste difficile à assembler donne des bâtisses fragiles.



Le wagon jaune de bestiaux faisait partie du décor. De nos jours, les animaux ne voyagent plus en train ... Mais qui sait, la conjoncture énergétique pourrait renverser la donne !



L'espace de chargement et de stockage dédié aux bestiaux et aux marchandises de la gare de Carcenac (Baraqueville) a des dimensions évocatrices. On retrouve au sol, sur toute la surface, un revêtement de pavé de pierre avec un calepinage en queue de paon.



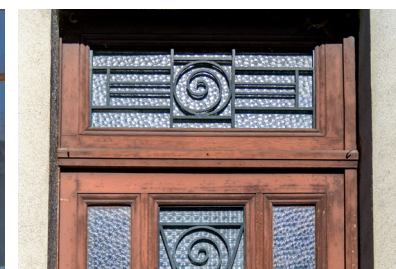
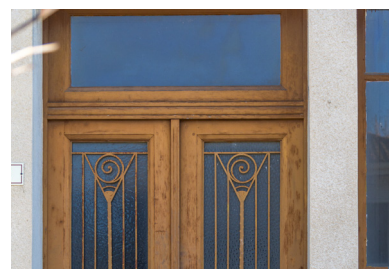
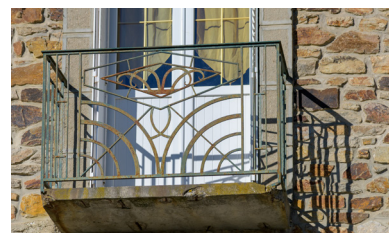
Depuis les premiers chaulages et la conquête des hauteurs, le territoire a subi une mutation soudaine et profonde qui a laissé sa marque dans le paysage et l'organisation territoriale.

Un bouleversement de l'occupation du Ségala et la conquête agricole des anciennes landes, basculant l'activité des vallées encaissées vers les crêtes et les plateaux. La ligne de chemin de fer, le transport de marchandise a permis l'usage de la chaux et de nouveaux engrais, rendant possible l'exploitation de ces hautes terres et bouleverse complètement l'occupation de ce territoire. Les changements de production ont aussi apporté de la richesse à l'agriculture locale et fait du ségala un territoire à la pointe, exemplaire de la moyenne montagne.

4.3 - La voie ferrée accélère et concentre le développement :

- Conséquence du développement des transports et des échanges ; l'importation de produits manufacturés met fin aux petites industries locales de confection, comme le chanvre et le lin dont la culture sera abandonnée au profit du coton et de la laine. Il n'est plus nécessaire de tout produire sur place.
- Les zones desservies par la voie ferrée ont été les précurseurs annonçant une révolution complète du territoire en 1945.
- La révolution agricole bouleverse les bourgs et les paysages – génère des espaces publics surdimensionnés pour les foires.
- Les Produits manufacturés arrivent par le train et prennent place dans l'architecture sous la forme de portes, de ferronnerie etc ...
- Acheminement de certains matériaux de construction comme la brique.
- Le style architectural évolue dans les quartiers des gares et sur les nouveaux hotels.
- La foire de Naucelle avec la proximité de sa gare, supplante celle de Sauveterre.
- Accélération à partir de 1945 avec la RN88 et la démocratisation du transport routier.
- Les échanges dynamisent la vie sociale du pays. 22 lieux de boissons à Naucelle. On compte 50 wagons de bestiaux les jours de foire à la gare de Naucelle.

Produits manufacturés et nouveaux matériaux de construction participent au développement des bourgs.





Hotels, commerces et lieux d'accueil des voyageurs arborent un style architectural contemporain, caractéristique de leur époque. Il font partis du patrimoine des bourgs et témoignent de leur développement. Ils difusent dans ces territoires ruraux un aspect plus urbain.



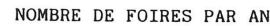
4.4 - La révolution agricole bouleverse les bourgs et les paysages – génère des espaces publics surdimensionnés pour les foires.

Ces vastes «foirails» (*espaces destinés aux foires*) implantés initialement en limite urbaine ont longtemps joué le rôle de lieu intermédiaire, «entre ville et campagne».

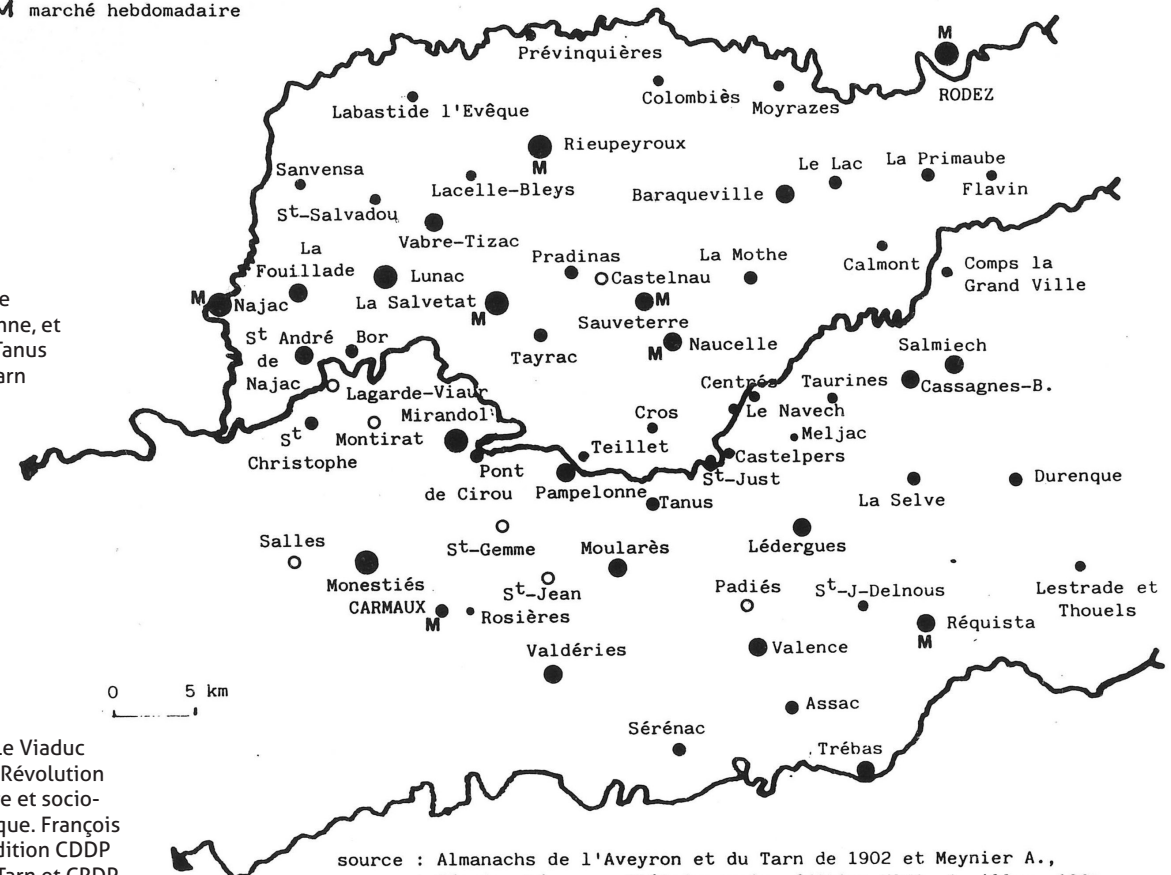
Depuis, l'accroissement urbain a souvent eut tendance à englober ces espaces. Ce changement de configuration est à l'origine de certains conflits d'usages en centre de bourg, et fait d'autant ressortir l'aspect de «grand vide» qui les caractérise souvent.



Foires et marchés du Ségala au début du XXe siècle.



- ☐ ayant disparu
 - ☐ une
 - ☐ deux à quatre
 - ☐ cinq à huit
 - ☐ neuf à douze
 - ☒ plus de douze
- M** marché hebdomadaire



4.5 - Le ségala et la société rurale du XXème siècle

En 2000 l'ouverture du viaduc routier coïncide avec la perte de vitesse du transport ferré. Le fret ne passe plus par les rails et les gares perdent de l'activité. L'ouverture de la voie rapide accélère la traversée du territoire et banalise sa perception. Les foires et les marchés se font rares et disparaissent par endroit. La dynamique s'estompe et les traces disparaissent peu à peu. La perception de ce territoire et de son dynamisme "passé" de son histoire devient plus difficile et il tombe peu à peu dans une sorte d'anonymat en perdant son caractère.

Cela se voit sur le patrimoine matériel avec :

- la banalisation lié à la voie rapide et au vocabulaire routier standardisé,
- la transformation des foirails et des marchés à bestiaux qui sont sans usages aujourd'hui,
- la banalisation des gares qui perdent leur caractère architectural (enduits, démolition des hangars, clôtures en galva ...)
- Transformation des haltes par les nouveaux acquéreurs.
- Perte de vitalité des quartiers des gares.

Le Modèle de société des Ségalas relie les hommes, les font fonctionner ensemble dans un objectif commun. C'est un modèle de société agricole spécifique qui a généré des paysages, des bourgs, des espaces publics. Ce sont les traces de ce modèle que l'on pratique au quotidien. Ce même quotidien qui efface peu à peu la valeur de cette identité, l'histoire de cette société. Ces paysages ont une valeur culturelle forte et dynamique.



4.6 - Côté Tarn, la barrière du Vaur en moins.

L'influence du dynamisme du bassin minier de Carmaux se ressent jusque dans le chaulage des terres agricoles. Un approvisionnement plus simple lui donne un temps d'avance même si des secteurs sont tributaires de la voie ferrée au même titre que les ségalas aveyronnais.

Spécificité côté Tarn, La terre crue est présente comme matériau de construction, favorisée par la disponibilité du matériau et la proximité des savoir-faire de la plaine du Tarn. L'influence de la mine est aussi perceptible dans le bâti avec par exemple l'usage très répandu de la brique.



5 - Typologies paysagères actuelle.

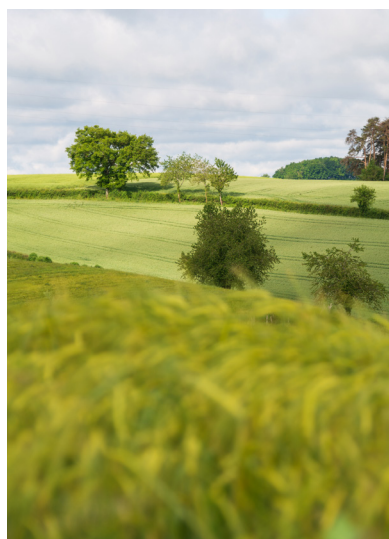
5.1 - Les plateaux : un paysage agricole à échelle humaine.

Le maillage dense de cultures, prairies de fauche et de pâturages offrent un patchwork de couleurs souligné par les haies et les bosquets. Les haies sont basses et tenues, ponctuées de grands arbres, généralement des chênes pédonculés. L'ensemble est parfaitement maîtrisé et composé à la façon d'un jardin. Tout n'est pas si bucolique en réalité, plus rarement sur certaines portions de ces plateaux, les haies ont disparu et les parcelles sont bien vastes. L'image est alors toute autre, banalisante et hors d'échelle.

Une fois sorties de l'axe majeur de la dorsale, les routes rétrécissent et virent au travers des replis du plateau. La perception est alors tout autre, au cœur du bocage les routes traversent des hameaux agricoles denses au patrimoine insoupçonné. Hors des axes majeurs, les routes deviennent vite étroites et les haies plus denses. Dans les replis de ces plateaux, de petits villages conservent l'image emblématique du Ségala des années 50 et donnent l'impression que rien n'a bougé depuis.

Les villages agricoles sont de taille réduite mais densément bâtis. Les exploitations agricoles y sont généralement englobées. Elles sont de taille moyenne et contribuent à faire vivre ces villages. Les nouveaux bâtiments sont aussi en rapport avec la dimension de ces exploitations et même si l'aspect architectural reste à revoir, leur dimension modeste est un atout d'intégration. On retrouve aussi plus isolés, des sièges d'exploitation composés de plusieurs bâtiments pour former un petit hameau.

Le siège d'exploitation d'origine est accompagné des extensions successives qui correspondent à l'évolution et la vie de la ferme : habitations des nouvelles générations, bâtiments agricoles récents. Pour autant, l'ensemble reste compact et en lien avec l'échelle du bocage environnant.



5.2 - Les haies : la valeur du paysage des plateaux.

Les haies jouent un rôle important dans la perception du parcellaire. Elles sont mixtes d'arbres et arbustes et composées de grands chênes pédonculés et d'aulné généralement taillés. Les arbres ont une hauteur intermédiaire à la mesure de la dimension du bocage. Elles viennent souligner les variations de couleurs entre les parcelles et les différentes cultures. Elles contribuent directement à la qualité des paysages.

Les boisements résiduels des replis, bosquets de chênes ou plus rarement d'anciennes châtaigneraies, cassent le rythme du bocage et jouent un rôle important dans sa perception et sa qualité. On les retrouve sur les portions pentues difficilement cultivables et sont parfois reliés aux prairies permanentes où ils offrent alors de l'ombrage aux troupeaux. Visuellement, ils forment une sorte de ponctuation épaisse sur le quadrillage des haies.

Ces grands arbres qui donnent autant de qualité aux haies et aux paysages sont en danger. Ils souffrent des changements climatiques et des périodes de sécheresse prolongée. Cela se caractérise par des descentes de cime que l'on peut remarquer très régulièrement. On constate aussi la mort de nombreux sujets en bord de route victimes des mauvais traitements de l'élagage. Le déficit de culture sur la conduite de ces arbres et leur taille est flagrant par endroits.



Arbres et
haies basses
en limite de
parcelles

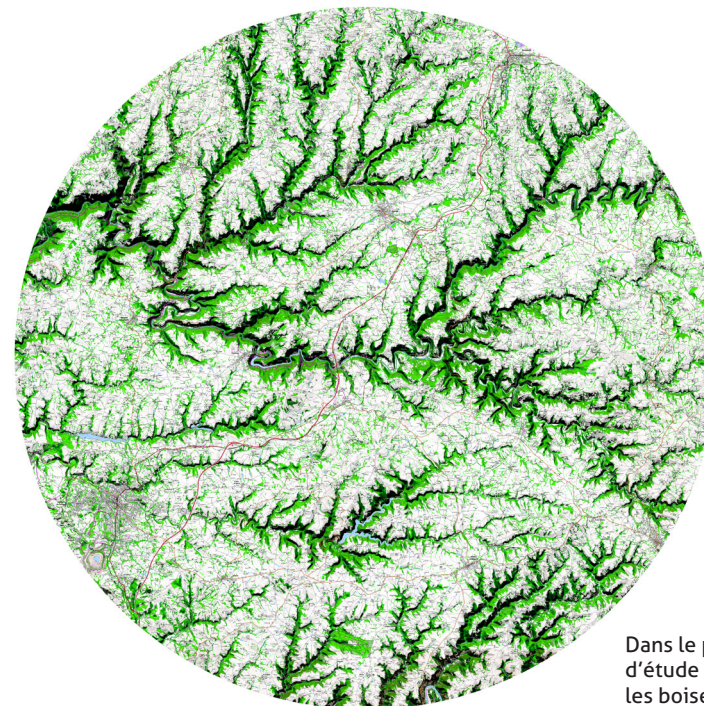


5.3 - Les vallées lieux cachés en négatif des plateaux.

Les plateaux bocagers sont entrecoupés de vallées en forme de «V» dans lesquelles on s'enfonce par des routes en corniche, passant d'un bassin versant à l'autre à la rencontre des rivières. Les versants fermés par d'épaisses forêts de chênes et de châtaigniers indiquent que l'on s'engage plus profondément dans les vallées.

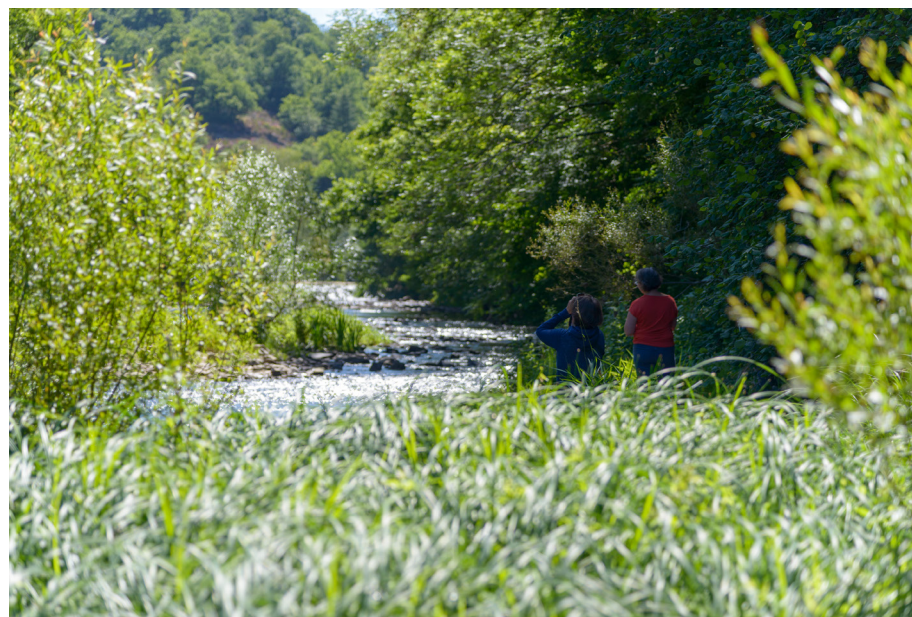
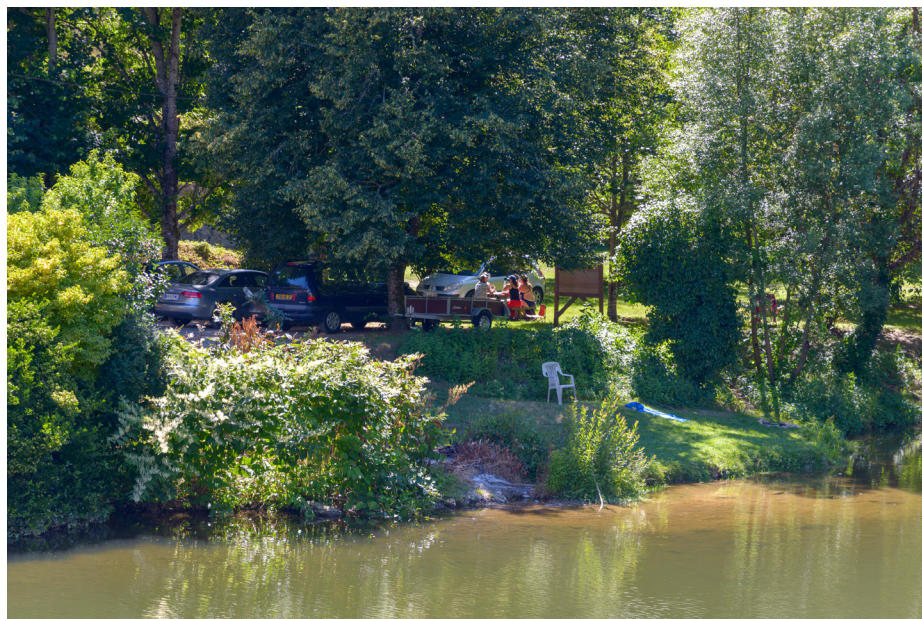
L'histoire des vallées est à l'inverse de celle des plateaux. Ce sont les lieux occupés historiquement où l'on retrouve les traces anciennes de l'occupation humaine. La révolution qu'a connue les plateaux agricoles a conduit à l'abandon de ces lieux. Aujourd'hui on assiste à une pression résidentielle désordonnée avec l'accaparement de ces lieux cachés qui ont une grande valeur. On vient y chercher la fraîcheur et l'isolement en bord de rivière. Le patrimoine non valorisé y est aussi délaissé.

Sur le territoire, la masse forestière est quasi exclusivement cantonnée aux vallées. Son motif reprend précisément celui du réseau hydrographique et de la carte des pentes. En présence de relief les zones de plateaux sont dédiées à l'agriculture et à l'urbanisation, ce qui n'est pas sans générer de la concurrence. Sur ces versants encaissés, les vergers de châtaigniers et les vignes d'autrefois ont laissé place à une épaisse forêt en taillis.



Dans le périmètre d'étude 20km, les boisements dessinent les vallées.





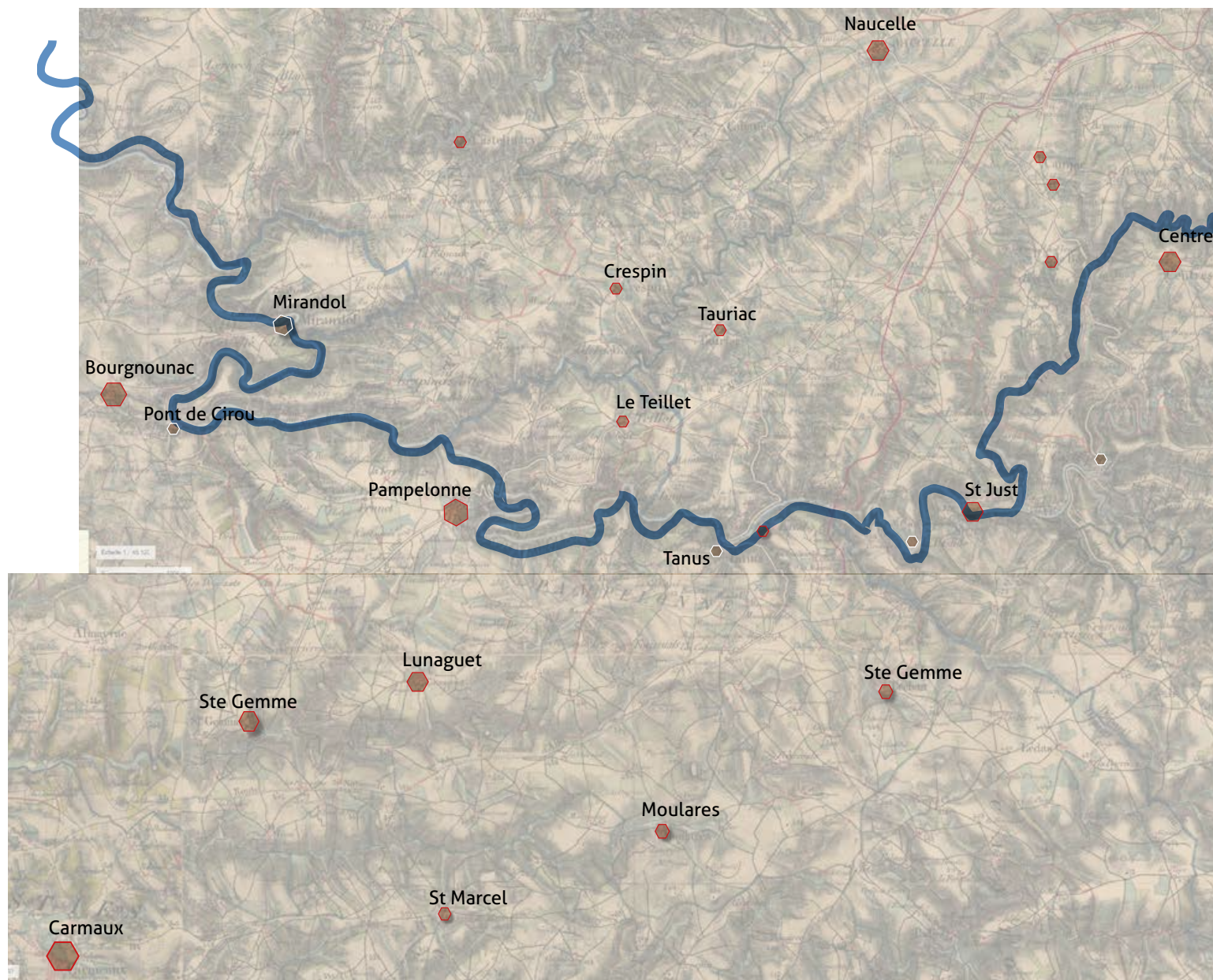
6 - Traduction spatiale des liens tissés au fil du temps, entre territoires et infrastructures.

6.1 - les Ségala.s du XVIII^{ème} siècle, ne connaissent que les voitures à chevaux.

ici, la carte d'État Major établie au XIX^{ème} montre la répartition spatiale des bourgs qui précède l'arrivée de la voie ferrée dans le paysage.

Le repérage schématique des principaux lieux de vie ci-contre désigne un maillage relativement régulier, en particulier côté tarnais, avec un début d'occupation des sommets de colline qui succède à la grande période d'occupation des vallées durant le moyen-âge.

Il fait également apparaître un léger maintien de l'occupation des vallées, à proximité des points de franchissement du Viaur par les voies de transit d'alors.



6.2 - Hier, le ségala découvre les transports ferroviaires.

Le tracé de l'ancienne RN préexiste, mais face aux difficultés des déplacements non motorisés, la vitesse et les capacités de charge du train sur ce territoire accidenté sont une révolution.

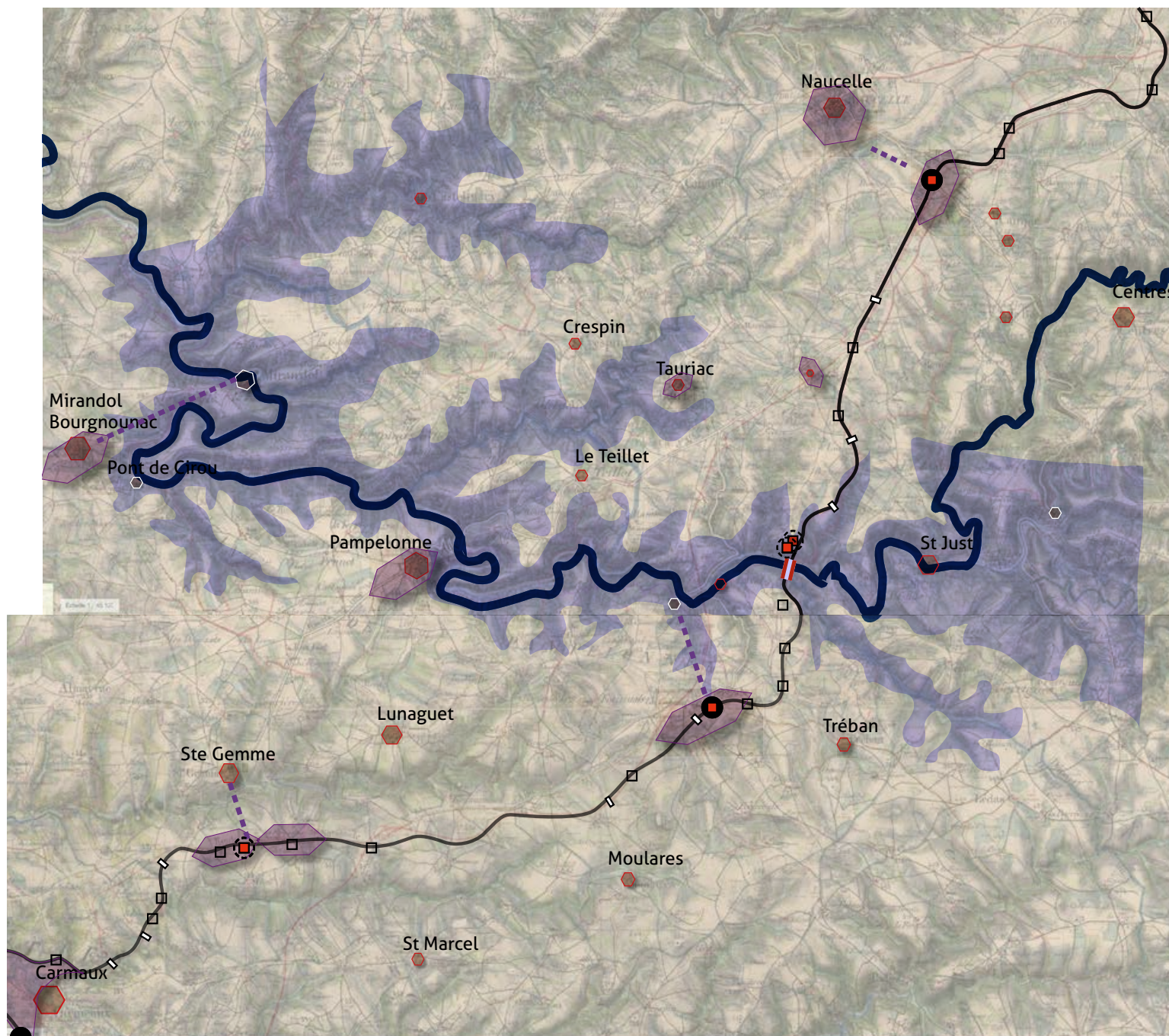
Le rôle de cette voie n'est cependant pas anodin puisque le couplage voie ferrée- grandes routes justifie dès le départ l'implantation des gares.

L'impact paysager est majeur :

1- de manière générale, les centres de vie localisés en vallée sont délaissés. L'occupation de la vallée du Viaur s'achève ce qui favorise son enrichissement, et les paysages de plateaux s'approchent du visage actuel.

2- Impact urbain moindre à distance de la voie ferrée :

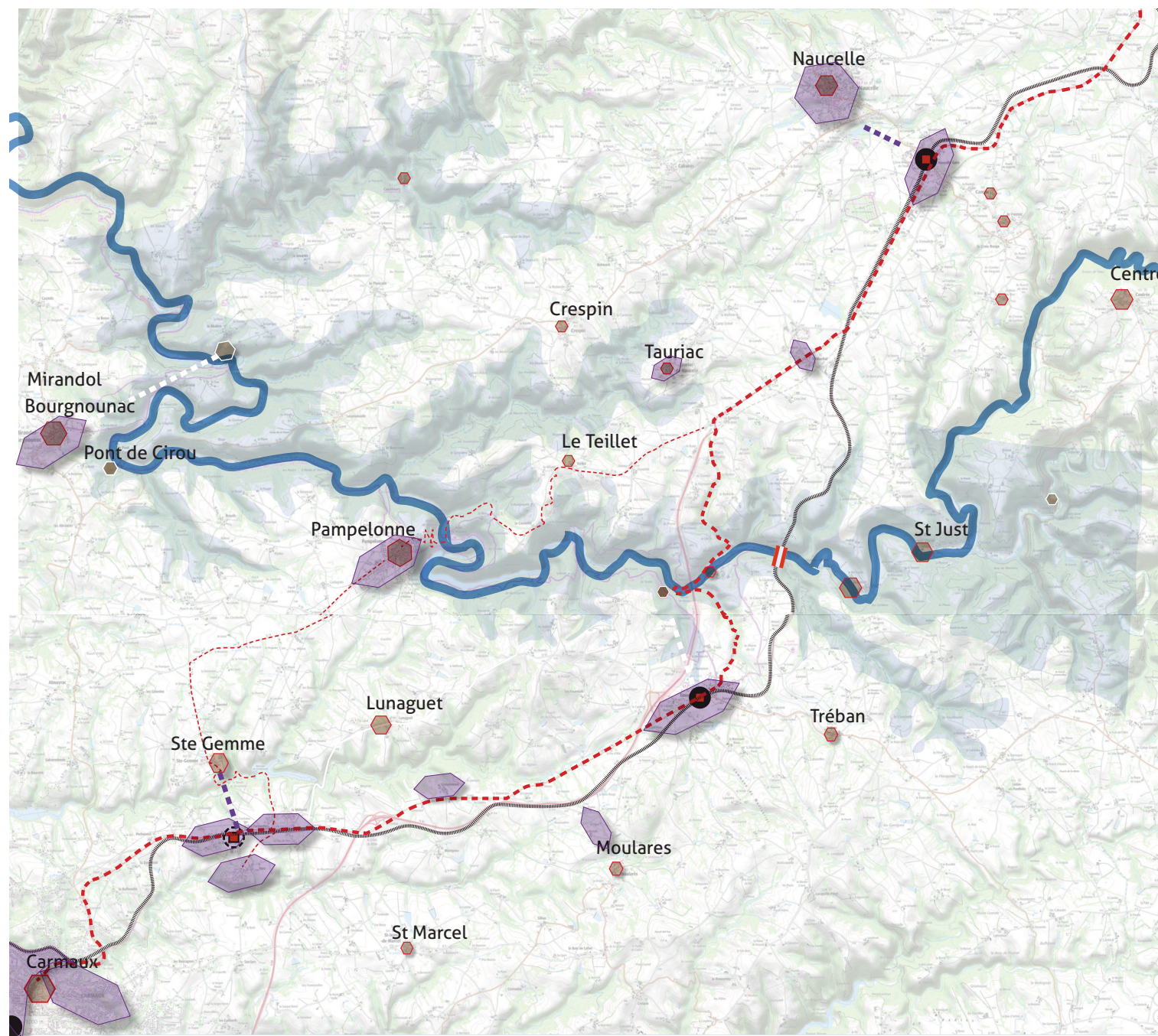
Les bourgs les plus éloignés ne connaissent plus d'accroissement. Les plus importants font exception . C'est le cas de Sauveterre de Rouergue. C'est également le cas de Pampelonne et Mirandol qui poursuivent leur développement grâce à une double opportunité : facilité de connexion au territoire via les grandes routes de plateaux et franchissement du Viaur. Leur croissance demeure modérée, mais régulière.



3 - Impact urbain à proximité de la voie ferrée :

- **Le couplage voie ferrée-grandes routes favorise le développement urbain des bourgs.** Cette combinaison accélère le dynamisme et génère de nouveaux centres de vie, parfois plus conséquents et plus dynamique que le bourg d'origine (sainte Gemme, Tanus, Baraqueville, Luc La Primaube). Son impact se répercute aussi en arrière : Mirandol rejoint Bourgnounac, les gares de Tanus et Carmaux étant plus aisées à connecter depuis le plateau.
- L'arrivée de l'automobile dans les foyers et celle des transports routiers décuple la dynamique de ces lieux, doublement desservis.
- Avec le déploiement du trafic routier, l'action couplée du chemin de fer et de l'ancienne voie conforte le dynamisme des nouveaux bourgs. Leur développement est fortement guidé par l'intensification de l'économie (et donc des pratiques agricoles) du Ségala.

Ainsi foirails, baraques, sillos et hôtellerie apparaissent, tels les étendards de ces nouveaux bourgs.



Impact des bourgs au contact de la voie ferrée et de l'ancienne RN88



Avant : Sainte Gemme autour du clocher



Avant : Pont de Tanus



Avant : Naucelle constitué autour du clocher



Après : Les Farguettes (sur l'ancienne RN88) en marge du coeur ancien de Sainte-Gemme



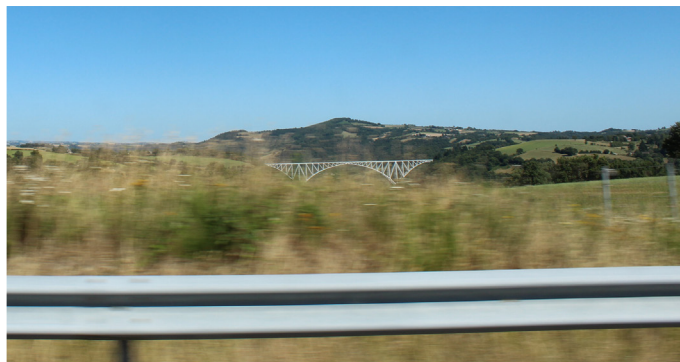
Après : Tanus (sur l'ancienne RN88) développée en plateau, très en marge du pont.



Après : Naucelle-Gare, de l'autre côté du vallon

6.3 - 2000 - 2022

Arrivée de la nouvelle N88.



Avec l'avènement automobile le trafic «autoroutier» supplante le trafic ferroviaire. La N88 polarise les flux nord sud. Au profit de la vitesse et des distances, cet axe nouveau déplace et réduit encore les lieux d'interaction avec le territoire.

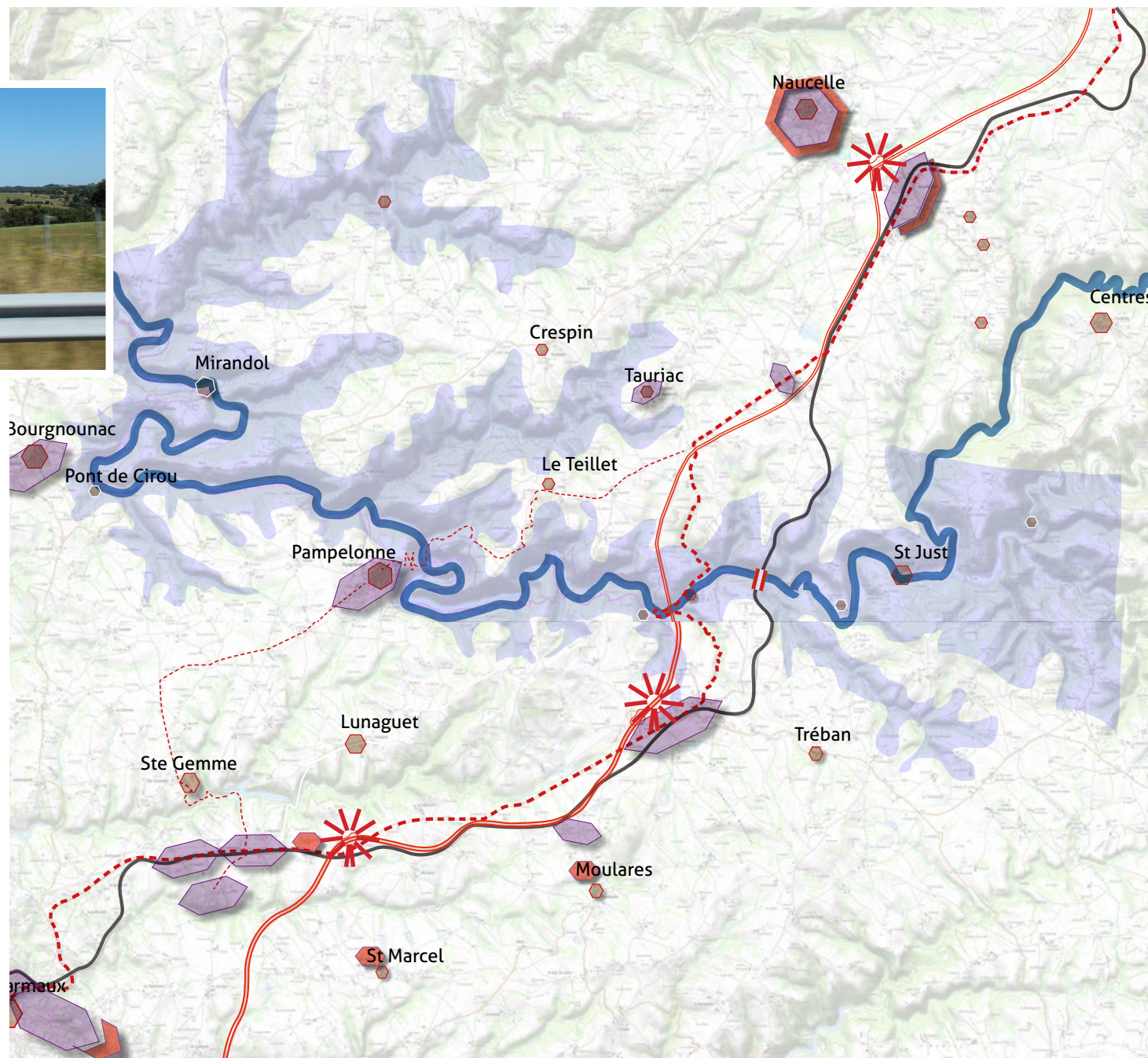
Elle renforce alors le détachement des premiers lieux de vie, ces villages étant de plus en plus déconnectés de l'axe-nord sud.

Ces bourgs «intra-Ségala» sont de plus en plus détachés des perceptions courantes que polarise la RN88.

Depuis la voie rapide, une perception désormais succincte du Ségala se joue tout au long des plateaux.

Elle est marquée par un événement tout en contraste, soudain, et furtif : le franchissement de la vallée boisée du Viar et l'apparition du Viaduc.

La brièveté de cette apparition démontre que l'attractivité du Viaduc ne peut reposer uniquement sur la fréquentation de la N88.



7 - Conséquences actuelles :

7.1 - Oubli du réseau secondaire

Les voies secondaires en marge des grands axes sont davantage favorables à la découverte du Ségala.

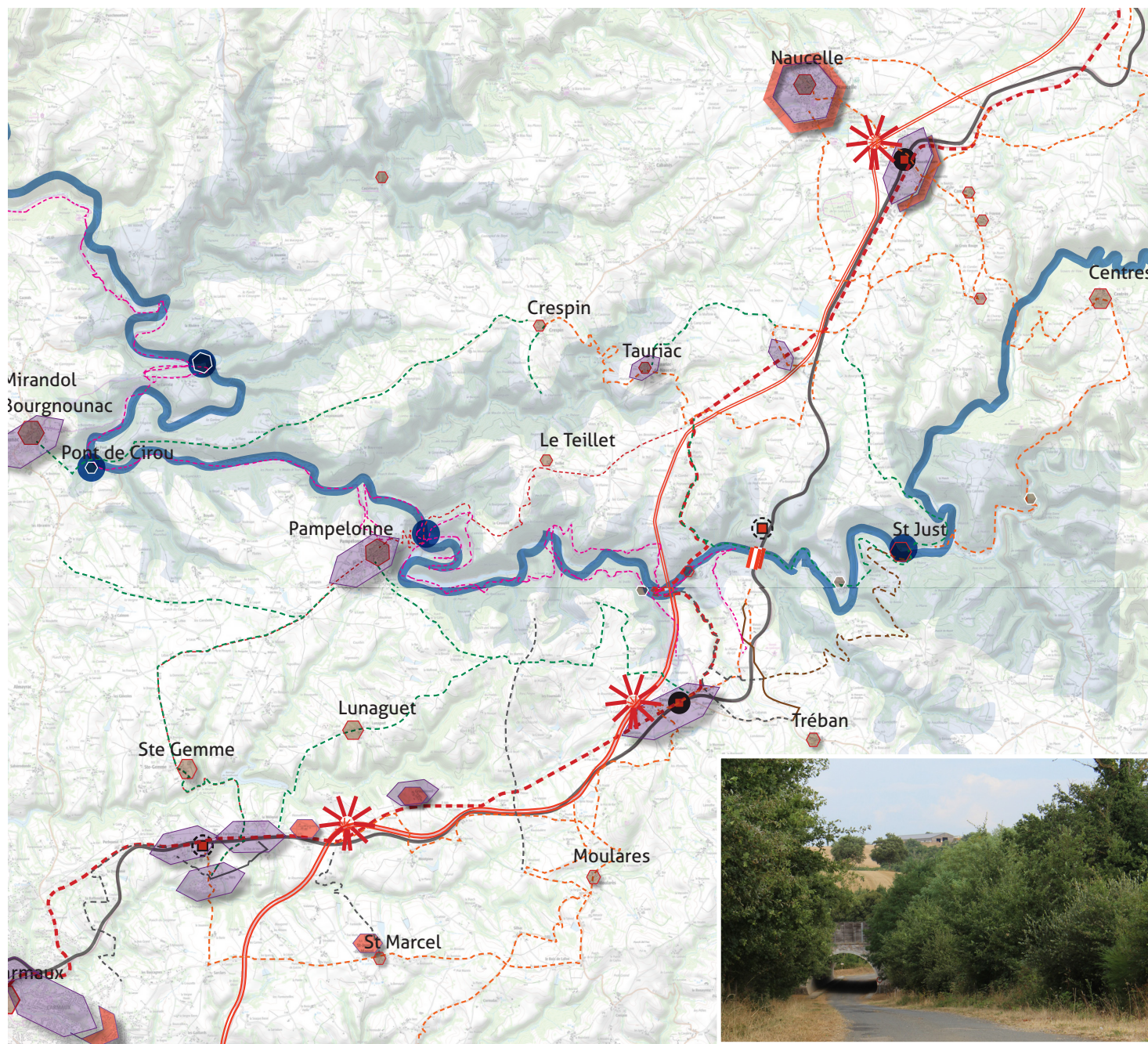
Ces voies bénéficient de nombreux atouts :

- Un relief varié qui favorise de nombreuses vues sur les paysages et une réelle immersion dans l'univers rural du Ségala, qui reste peu tangible depuis les grands axes (RN, voie ferrée).
- Une circulation automobile très modérée qui **autorise des espaces apaisés, adaptés aux usages doux.**
- Une diversité de directions qui favorise **la multiplicité des parcours, des ambiances et des publics**
- Un lien vers les villages du ségala
- Une esthétique : La typologie de ce réseau secondaire (absence d'aménagement lourd). L'échelle et la simplicité des voies autorisent un lien direct, et facilite l'appropriation, jusqu'à l'attachement.

Ces voies ancestrales, tissent un trame dense, parfois délaissée et peu identifiée en tant que réseau .

Plusieurs circuits sont déjà répertoriés sur le territoire étudié, mais aucun «produit» ne permet à ce jour de les agréger en cohérence avec le Viaduc.

Leur découverte reste fortuite et peu encouragée.



Pourtant ce réseau dense de voies secondaires ouvre notamment sur places de villages et petits cœur de bourg. Beaucoup d'entre eux sont restés en marge des dessertes de la voie ferrée ou de la RN.

Une fréquentation plus soutenue de type tourisme vert ne pourrait qu'être bénéfique pour certains bourgs.



7.2 - Typologies et atouts du réseau secondaire à connecter

LES SENTIERS



LES CHEMINS RURAUX



Une voie à échelle strictement humaine
Une immersion dans la trame verte
Une pratique lente, reposante
Un paysage relativement dépeuplé



Appropriation exclusive
un enseignement rythmé, vernaculaire



LES ROUTES EN VALLON



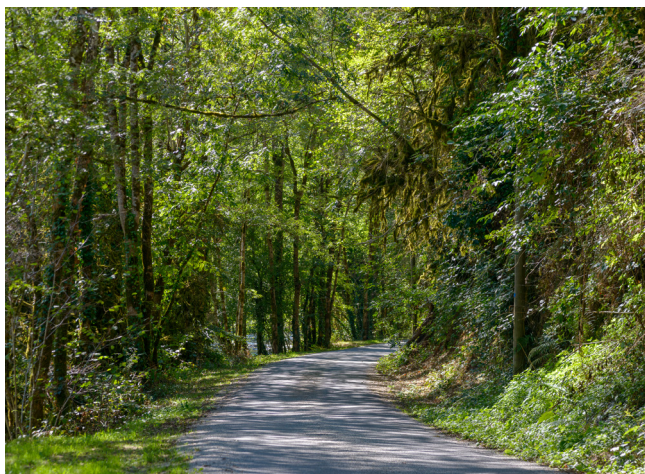
Une voie à échelle strictement humaine
Une immersion dans la trame verte
Une pratique lente, reposante



Des perceptions qui changent lentement
L'ombre et la fraîcheur



Des lumières qui évoluent
Le calme
les sens en éveil



LES ROUTES DE CRÊTE



Des perspectives qui laissent apercevoir les reliefs lointains
Un relief doux



Une occupation humaine ponctuelle rassurante



LES SITES ET AMBIANCES «PHARES» DU SÉGALA, TRÈS ATTRACTIFS



Les patus et foirails ombragés des «villages jardinés» du Ségala : Lespinassol (12), Pampelonne (81)



La vallée du Viaur : fraîcheur des berges, attrait historique, et qualité d'un espace naturel immense et pittoresque.



La douceur d'une campagne vallonnée



Le patrimoine local

7.2a Éléments de Synthèse pour ce réseau secondaire

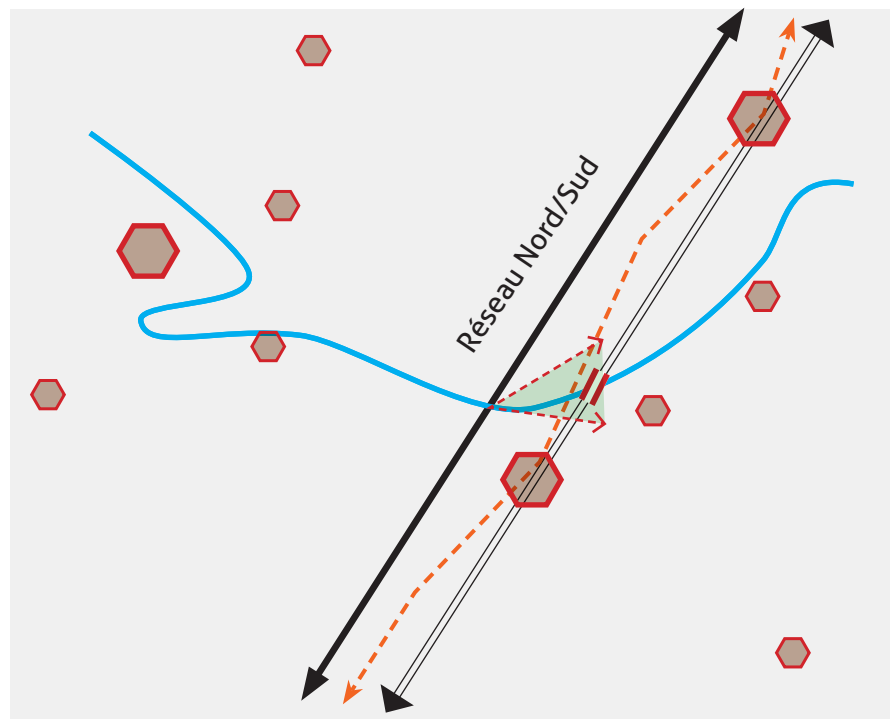
On retiendra :

1 - À travers les plateaux et dans la vallée du Viaur, la préservation des caractéristiques paysagères du ségala est essentielle, comme :

- La maintien d'une trame verte continue et étoffée sur les plateaux ou en limite de chemin et de parcelles
- La limitation des constructions de hangars en rebord de plateaux
- La préservation de la vallée du Viaur

2 - Sur le réseau nord-sud,

- Les lieux de vie du Ségala, en retrait de l'axe N/S, demeurent **déconnectés de la dynamique** du Viaduc.
- Les perceptions sur la qualité rurale du territoire **restent tronquées**.
- Les perceptions fugaces sur l'ouvrage et des accès relativement éloignés **amoindrissent la portée** du classement UNESCO.

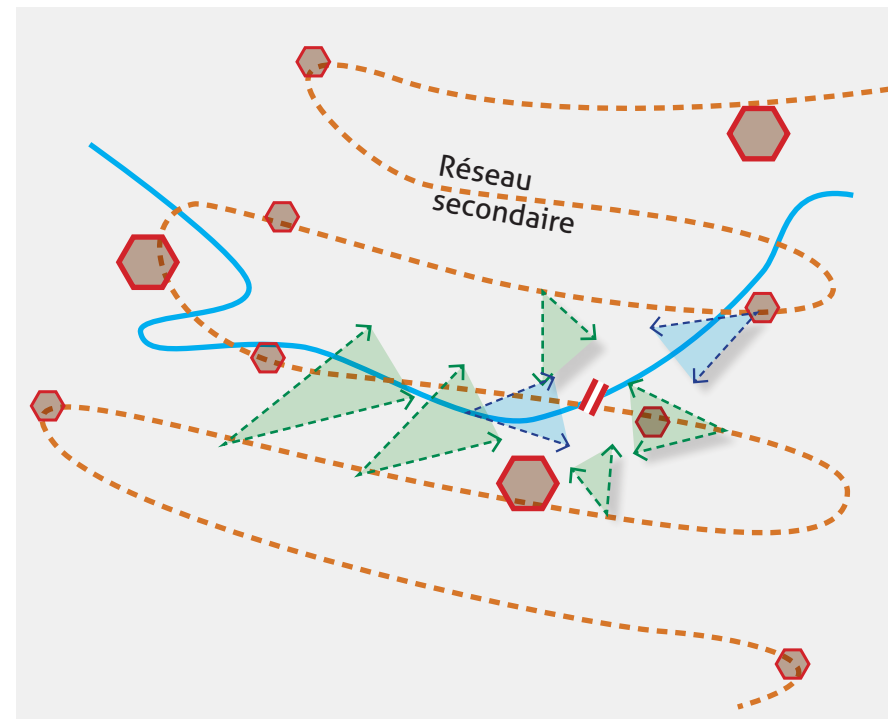


3 - A l'inverse, sur le réseau secondaire, les lieux de vie du Ségala sont connectés à la dynamique du Viaduc et favorisent la compréhension de sa portée historique. Il s'agit là d'un réseau de voies douce inexploité.

Depuis ce réseau les perceptions «intra-Ségala» sont multiples sur l'ouvrage, mais pas seulement : voies en dorsales, villages anciens, immersion en vallée, lieux de franchissement et accès à la rivière, accès aux actions culturelles y sont également greffées.

Il est un outil de découverte multiforme qui s'adresse à différents publics, et différents séjours à de nombreux égards.

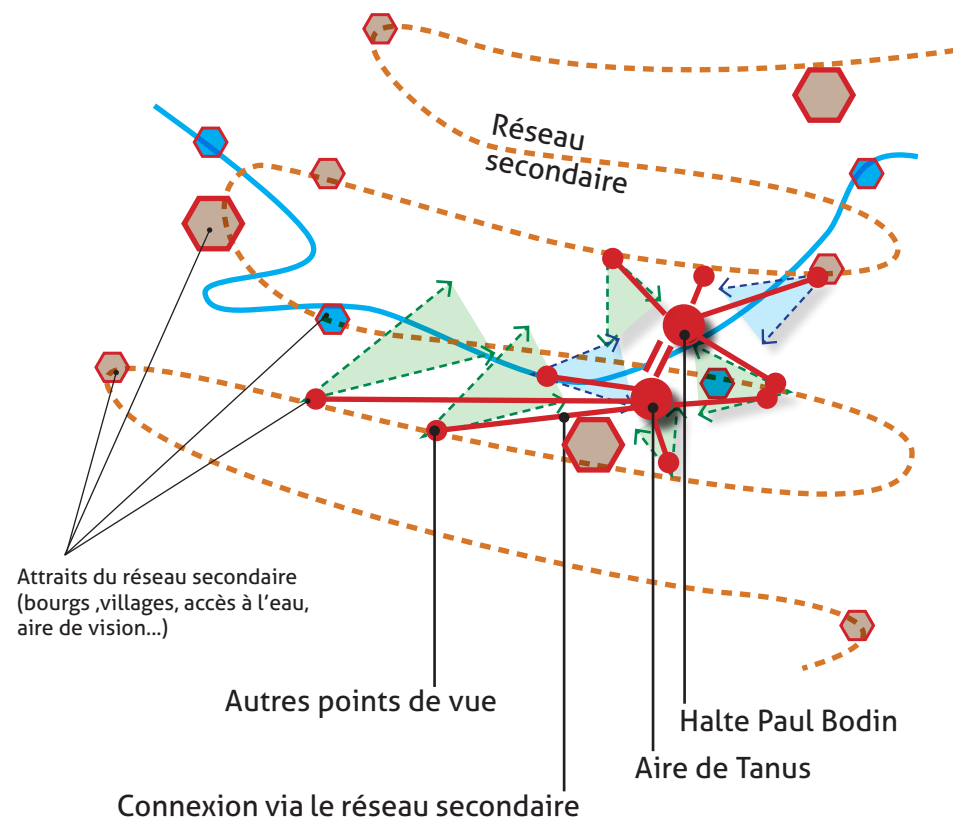
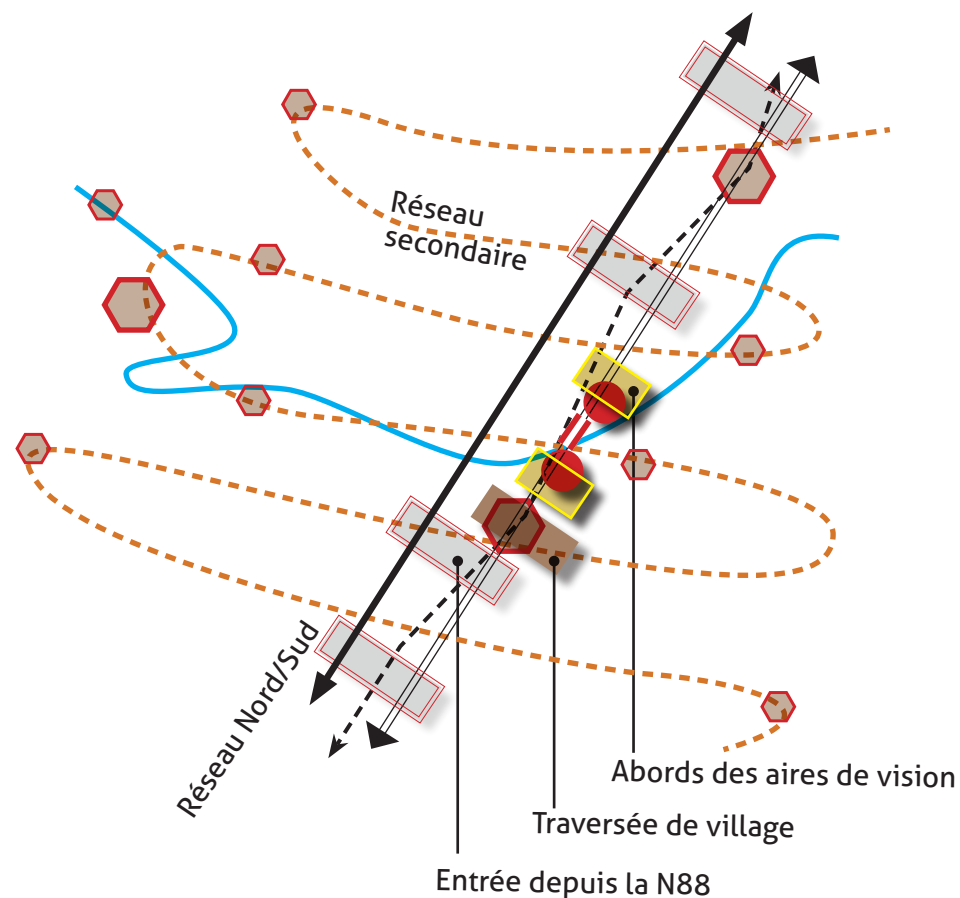
Le réseau secondaire est un outil de lecture et de transmission du viaduc et des paysages du Ségala, desquels le viaduc a été le catalyseur. Dissocier l'un de l'autre ne peut que nuire à leur valorisation respective.



7.2b Enjeux pour ce réseau secondaire

Enjeux : Quels sont les éléments des paysages du Viaduc qui peuvent favoriser l'attractivité du Viaduc ?

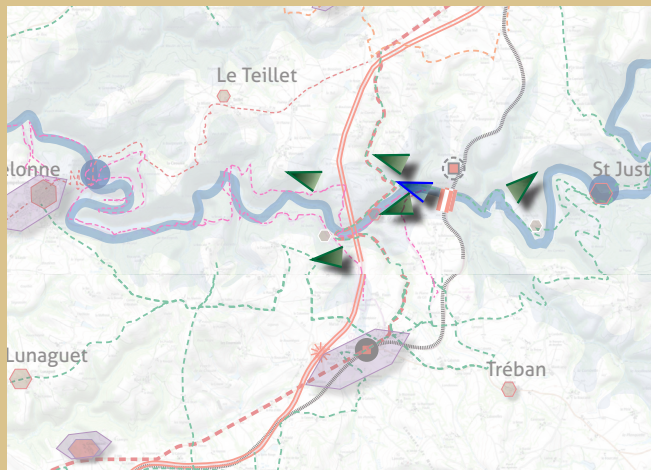
- 1. Améliorer l'identification et la structuration d'un réseau secondaire** en lien avec la démarche UNESCO du Viaduc
- 2. Accroître (améliorer) le contact entre le réseau NS et le territoire périphérique** en préservant l'image d'une ruralité de qualité
 - Depuis les entrées
 - Tout au long du chemin en direction du viaduc, notamment en traversée de village
 - A l'approche et sur les aires de vision du viaduc
- 3. Offrir un accès augmenté aux différents points de vues sur le viaduc** (aires de visions latérales et points de vues «intra-Ségala»)
- 4. Aménager ces points de vues dans une hiérarchie adaptée à chaque lieu**
- 5. Raccorder, articuler les divers lieux d'observation du viaduc «intra-ségala» via un réseau secondaire plus identifiable :**
 - En totalité depuis les points les aires de visions latérales :



- **Partiellement** depuis les entrées de la N88
- Depuis certains points de contact avec la voie ferrée

Focus 1 sur les enjeux

Davantage de perspectives vers le(s) viaduc(s) s'articulent depuis le réseau secondaire



Vue depuis l'aire du Gô



Vue depuis St Just sur Viaur

Vue depuis la rivière

Vue depuis la route de fond de vallée

Les deux aires de vision latérale permettent de créer un réel contact avec l'ouvrage mais la mise en scène de l'ouvrage n'est pas optimale.

A l'inverse, le réseau secondaire articule une diversité de points de vues tout aussi pertinent, voire mieux scénarisés. Ces espaces d'observations sont tout aussi pertinents mais encore peu intégrés à la démarche.

Hypothèse :

Un «parcours des viaducs» pour les valoriser reste à créer en s'appuyant sur le réseau secondaire.



Vue au nord de Tanus, en limite de Pampelone



Focus 2 sur les enjeux

Comment

- **Accroître le contact avec le territoire périphérique ?**
- **Articuler les aires avec le réseau secondaire ?**

> Exemple : la position en fond de panier de la halte Paul Bodin amenuise son possible rayonnement.

Hypothèse :

Mise en place d'un espace mutualisé en amont, associé au hameau

- Départ du chemin des Malphettes
- Stationnement visiteurs «minutes»
- Départ et stationnement pour usages doux, (cyclistes / randonneurs) de quelques heures à plus longue durée.

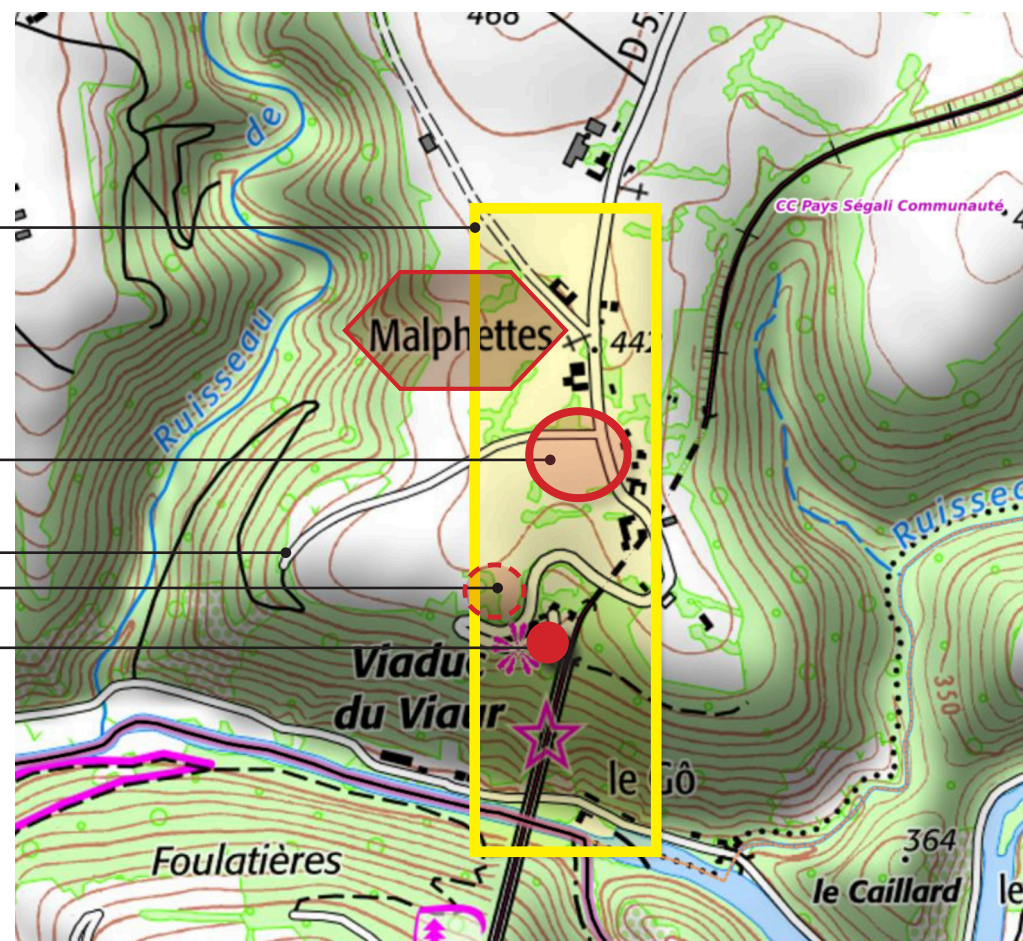
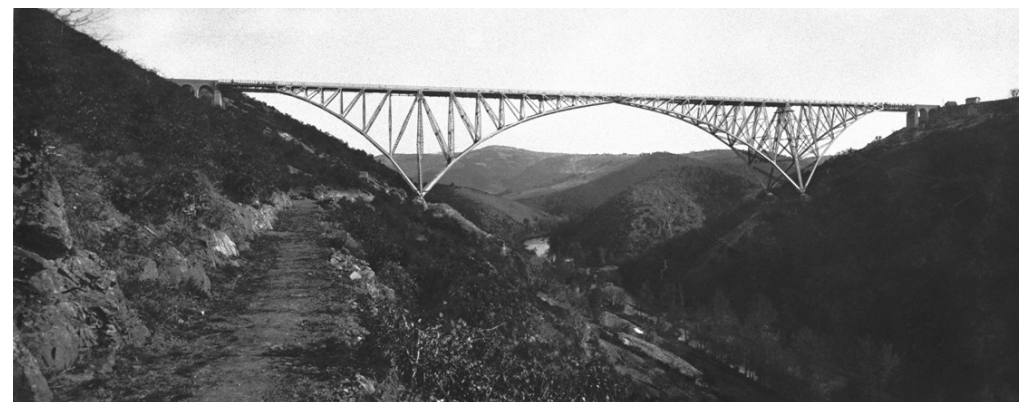
Échelle de réflexion nécessaire à l'aménagement des abords de la halte Paul Bodin

Espace d'accueil et de stationnement mutualisé :

- Usages liés au hameau,
- Usages liés à la halte, avec départ piétonnier
- Départ liaison douce vers la vallée du Vior
- Départ liaison douce vers autres points de vue

Chemin existant à associer aux aménagements
Alternative possible au stationnement de la halte

Halte Paul Bodin à réaménagée, en retrait des espaces de stationnement



Focus 3 sur les enjeux

Comment

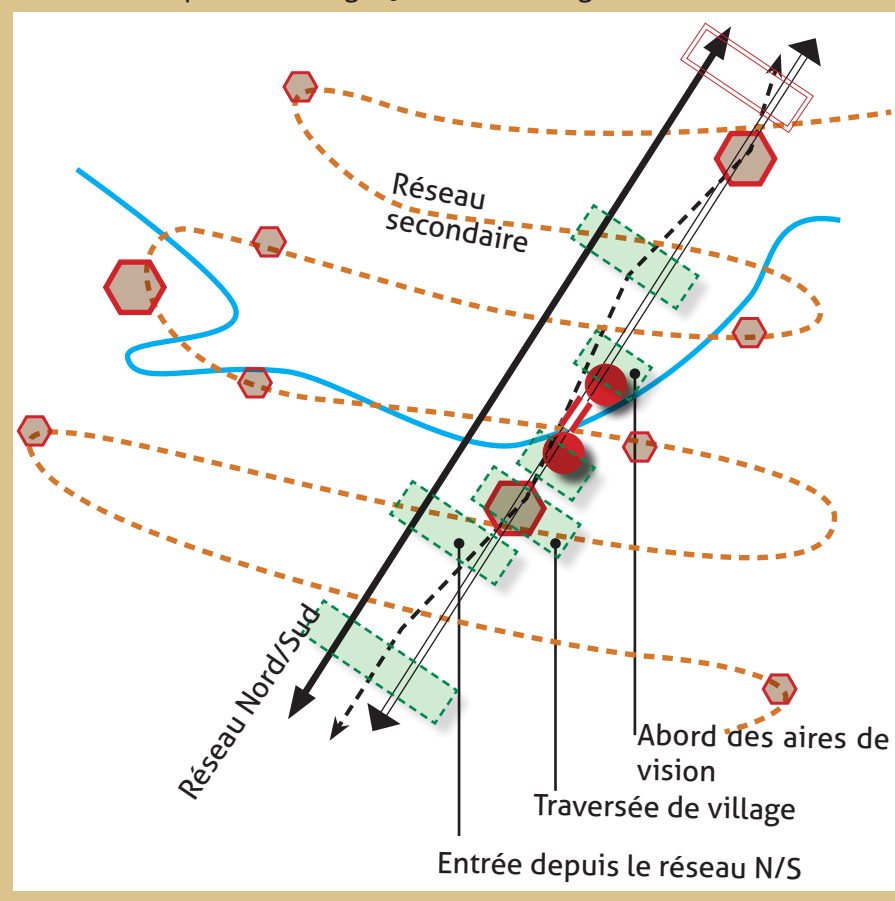
- **Améliorer le contact entre le réseau NS et le territoire périphérique ?**

En préservant l'image d'une ruralité de qualité

- Depuis les entrées
- Tout au long du chemin en direction du viaduc, notamment en traversée de village
- A l'approche et sur les aires de vision du viaduc

Hypothèse :

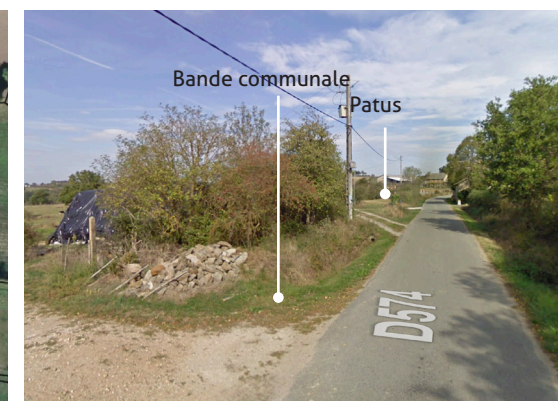
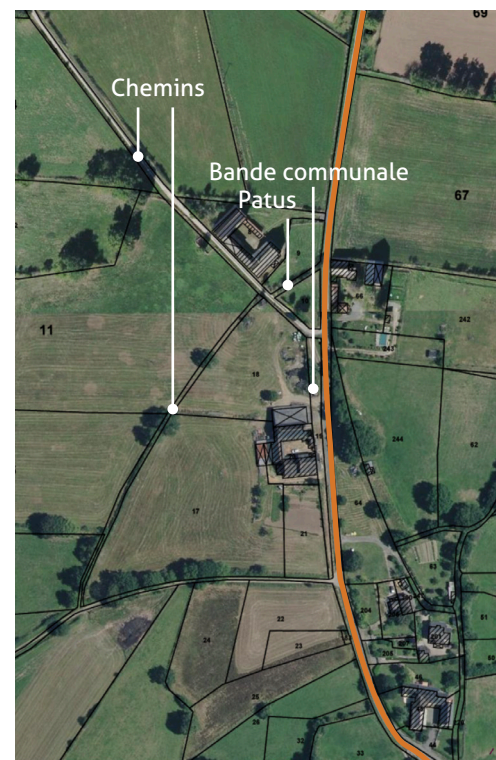
- Retrouver par des aménagements contemporains le vocabulaire et l'esthétique des «villages jardinés» du Ségala



Images du paysage intra-Ségala perçu depuis les entrées :

> Le vocabulaire vernaculaire du «village jardiné» n'est pas représenté

Au nord, l'approche du viaduc, les Malphettes :



Au sud, l'approche du viaduc, Tanus :



Illustration :

Les images d'une **ruralité de qualité** dans les paysages intra-Ségala
Exemples de villages du Ségala où le vocabulaire et l'esthétique des villages
jardinés ont été préservés



Exemples d'aménagements contemporains valorisant le vocabulaire et l'esthétique
des villages jardinés



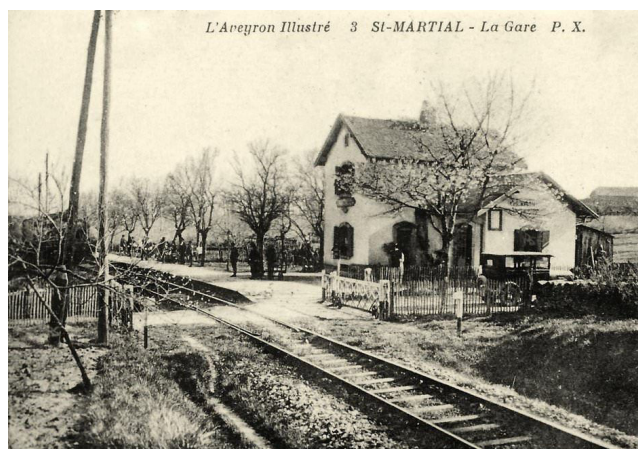
7.3 L'oubli du patrimoine ferroviaire

Lors du projet ferroviaire, le couplage voie ferrée-grandes routes justifie de l'implantation des gares. Entre Rodez et Carmaux, la ligne compte 7 arrêts de gare et plusieurs haltes.

Dans la genèse du projet, des choix parfois cornéliens rythment la question de l'implantation des gares, occasionnant de réels bras de fer dont on mesure toujours l'importance de cette bataille des territoires au regard de la transformation des paysages urbains.

Ce Bâti ferroviaire qui jalonne la ligne, constitue une part non négligeable de l'héritage paysager du viaduc.

Implanté à l'articulation du réseau de voies douces, il compose un ensemble patrimonial bien réel et dont, nous l'avons vu au chapitre 5, l'influence a été décisive sur le territoire du Ségala. Pourtant aujourd'hui l'héritage architectural qui en découle ne fait l'objet d'aucun égard : ni inventaire, repérage exhaustif, ou identification spécifique.



Le patrimoine ferroviaire dans le ségala d'aujourd'hui : un patrimoine en danger

Le patrimoine bâti associé à l'exploitation de la voie ferrée, (majoritairement composé de gares et de maisons de garde-barrière mais pas exclusivement) dont l'architecture est si caractéristique, **perdure dans le paysage du Ségala.**

Ce bâti est généralement de taille modeste, accompagné d'annexes plus ou moins nombreuses et plus ou moins conséquente, selon les usages ferroviaires auxquels ils étaient destinés.

L'influence de ce patrimoine bâti perdure également dans les bourgs éloignés de la ligne ferroviaire.

Après la construction des gares, certaines institutions ou propriétaires tendent à reprendre les codes architecturaux de cette typologie « parisienne » pour afficher leur réussite et un certain esprit de la modernité.

Souvent, les dimensions de ces édifices sous influence sont sans commune mesure avec la modeste taille des gare ou des haltes dont elles s'inspirent.

Du fait des différentes évolutions urbaines rencontrées le long de la voie, ce bâti identitaire côtoie des paysages tantôt champêtres, tantôt plus urbains.

La diversité des ambiances rencontrées est un atout supplémentaire à la qualité patrimoniale de ces constructions.



- Dans la campagne : cet héritage est souvent lisible

Le patrimoine bâti associé à l'exploitation de la voie ferrée, (majoritairement composé de gares et de maisons de garde-barrière mais pas exclusivement) dont l'architecture est si caractéristique, **perdure dans le paysage du Ségala**.

Ce bâti est généralement de taille modeste, accompagné d'annexes plus ou moins nombreuses et plus ou moins conséquente, selon les usages ferroviaires auxquels ils étaient destinés.

Maisons de garde-barrière dans la campagne du Ségala au sud du Viaduc.



- En milieu bâti : cet héritage est de moins en moins lisible

A l'inverse des maisons garde-barrières, les gares ou anciennes gares, ainsi que quelques haltes résident désormais dans un tissu plus urbain, qu'elles ont elles-mêmes contribué à faire naître.

Au coeur de ces quartiers (centre de bourg de Baraqueville ou Carmaux, secteurs d'habitations de Sainte Gemme, tissus mixte avec petit commerce et zone d'activité à Sainte-Gemme ou Naucelle-Gare, ...), **leur présence est souvent peu identifiable** du fait :

- de l'environnement urbain qui rend parfois leur taille modeste peu repérable,
- du traitement très hétéroclite des abords (clôtures annexes, usages, ...) et rarement cohérent avec l'architecture de ces petits édifices.

Dans le paysage actuel, la banalisation des gares, haltes et maisons garde-barrières s'est généralisée. Cette situation, causée soit par les usagers (particuliers ou collectivité), soit par l'urbanisme périphérique **dévalorise fortement ce patrimoine.**

Aujourd'hui, en dépit d'un lien indéfectible avec le viaduc, le dessaisissement presque systématique de ces petits édifices par les collectivités menace la qualité et la valorisation de ce patrimoine encore sous-estimé.

Un diagnostic précis de ce patrimoine en danger paraît souhaitable aujourd'hui. Mené de manière indépendante, il permettrait d'en mesurer l'importance et la valeur architecturale au titre du patrimoine des Ségalas.



7.4 L'héritage paysager de la voie ferrée :

Ce patrimoine identitaire croise constamment le réseau de voies douces. Son potentiel à structurer et développer la capacité d'accueil le long de la ligne, est réel grâce notamment à l'existence des «maisons ferroviaires» dont l'implantation apparaît stratégique (voir ci-contre) :

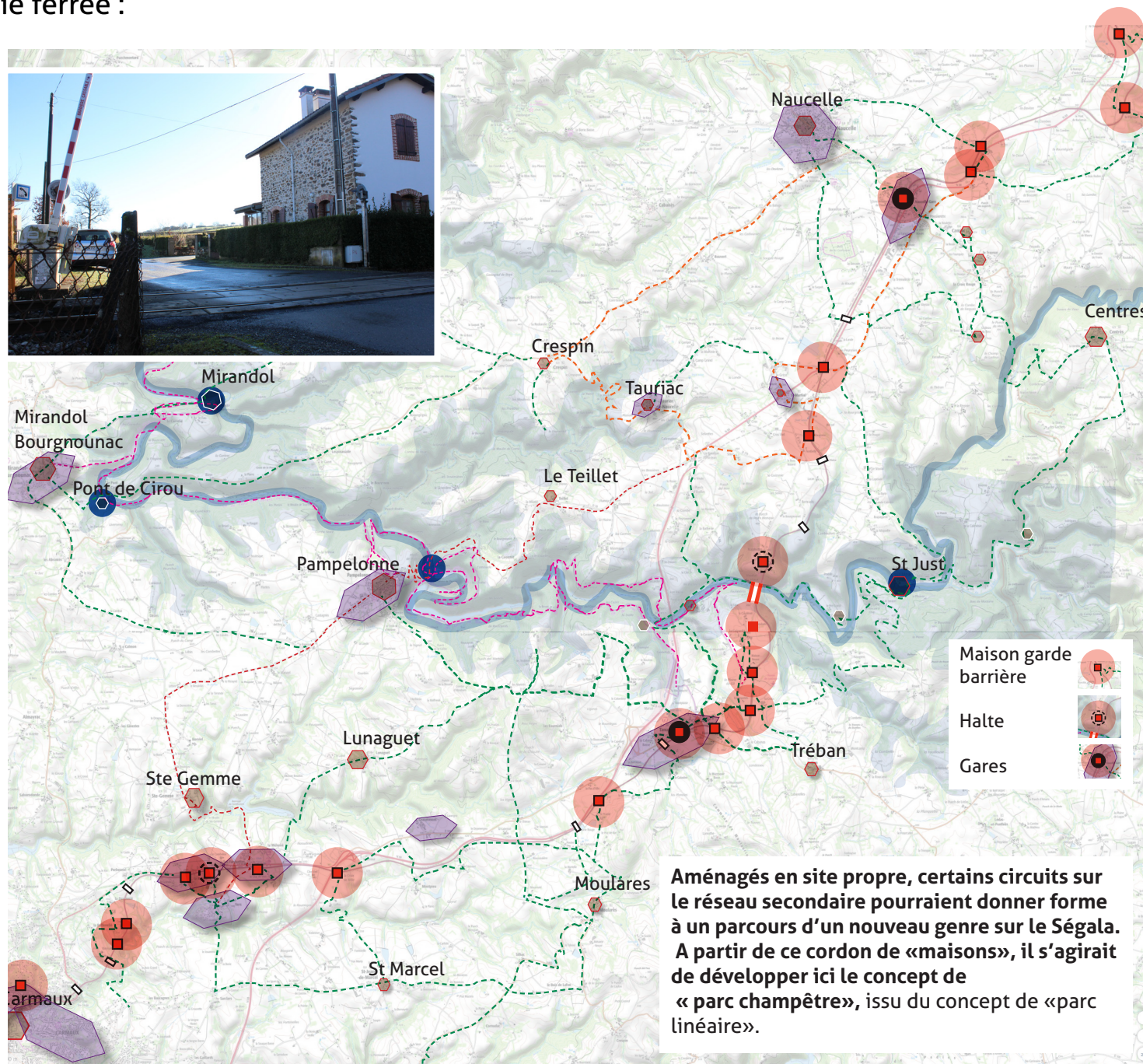
Haltes et Gares sont des jalons sur le réseau de voies secondaires.

Le réseau secondaire est intimement lié à la voie ferrée, bien plus qu'à la RN88. La création de la RN a partiellement modifié l'aspect du réseau, notamment plusieurs carrefours. Nombre de ces connections ont été aménagées sous la RN (réduisant ainsi les gabarits du trafic). Inversement, **sur la ligne SNCF, les passages implantés dès la création de la ligne demeurent tous inchangés.** Systématiquement repérables grâce aux maisons de garde-barrière, ils sont les pivots qui perdurent et favorisent les échanges entre les villages de ce paysage.

Le Bâti ferroviaire, constitue une part non négligeable de l'héritage paysager de la voie ferrée. Il s'agit aujourd'hui d'un patrimoine identitaire «en sommeil», implanté à l'articulation du réseau de voies douces

Visibles sur tout l'axe ferroviaire entre Carmaux et Rodez, ces petites bâtisses si caractéristiques ont un lien direct entre le territoire et l'histoire du viaduc.

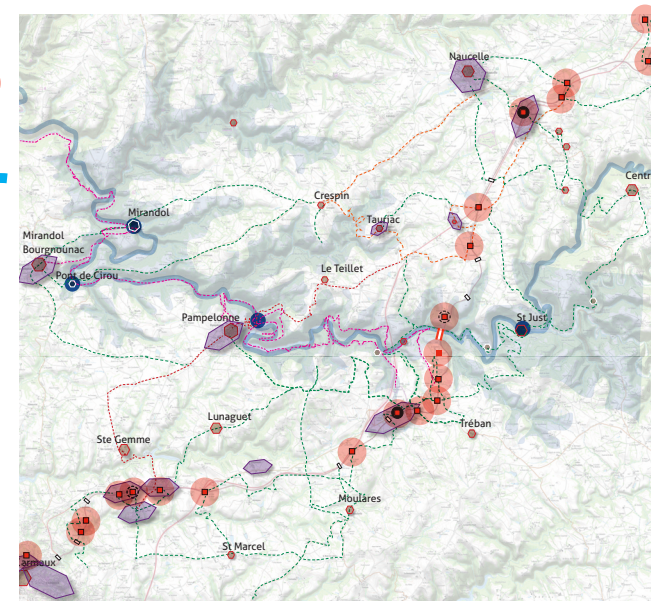
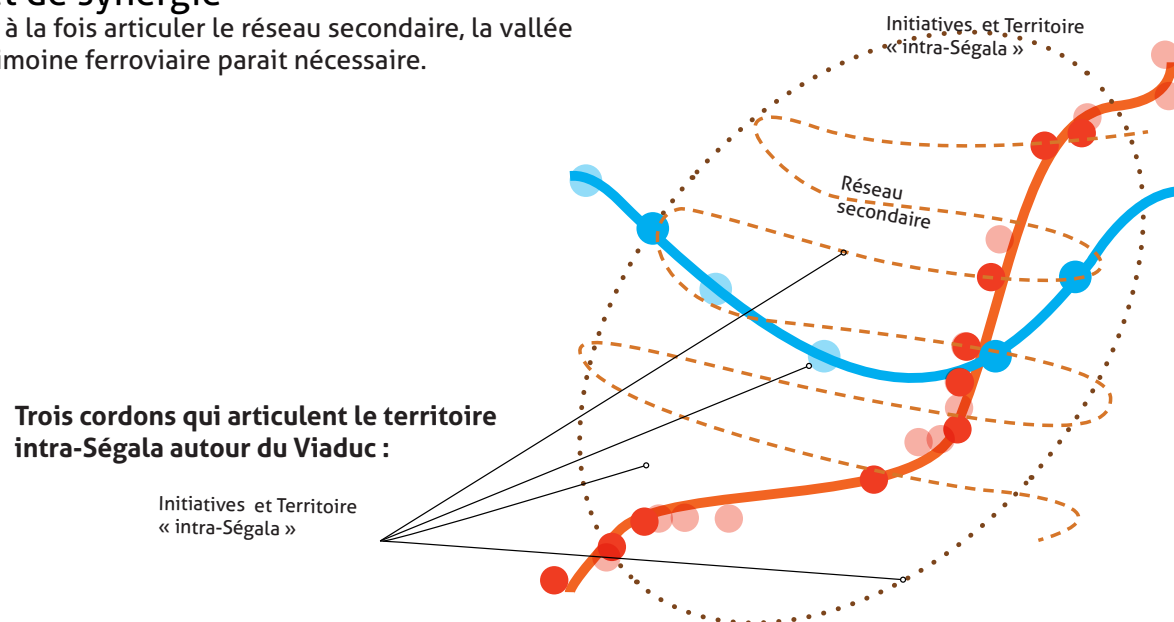
Elles sont propices particulièrement à relayer voire amplifier le rayonnement du viaduc au cœur du Ségala..



8 - Des perspectives pour demain

8.1 Un projet de synergie

pour dynamiser et à la fois articuler le réseau secondaire, la vallée du Viaur et le patrimoine ferroviaire paraît nécessaire.



8.2 Quelques exemples : l'esprit des aménagements à moyen et long terme

Les exemples qui vont suivre tendent à traduire les formes que pourrait prendre cette «synergie» . Ils sont comparables au contexte du viaduc à plus d'un titre :

- En terme d'échelle : Il s'agit dans tous les cas de territoires relativement étendus, parfois bien davantage
- En terme de contexte : monde rural préqervé, climat rude, stes et paysages remarquables, faible densité de population, réseau de cheminement dense et d'intérêt mais sous-exploité, des actions locales bien présentes mais peu lisibles et en manque de synergie.
- En terme d'enjeux :

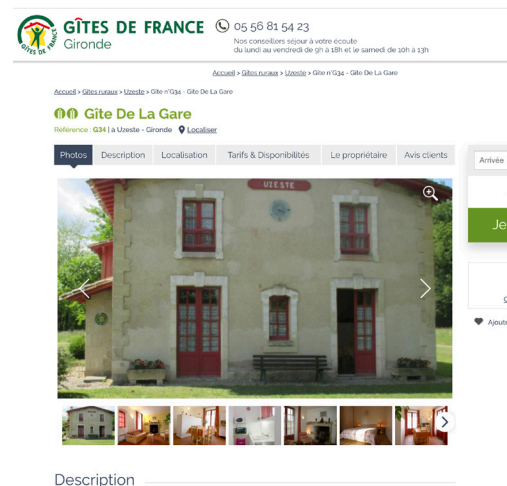
Les exemples s'appuient avant toute chose sur l'intérêt des ressources locales et contribuent à dynamiser les actions locales. Les acteurs du territoire présenté sont au départ et cœur du projet. La dimension touristique de ces projets n'est que la conséquence volontaire et bienheureuse d'une dynamique dirigée avant tout vers le territoire local pré-existant.

Ces projets témoignent d'une ambition forte portée et soutenue par des élus. Ils sont des leviers dont l'objectif premier reste de faire revivre leur territoire en s'appuyant sur l'existence de savoir-faire et actions locales parfois en périls, et acteurs impliqués.

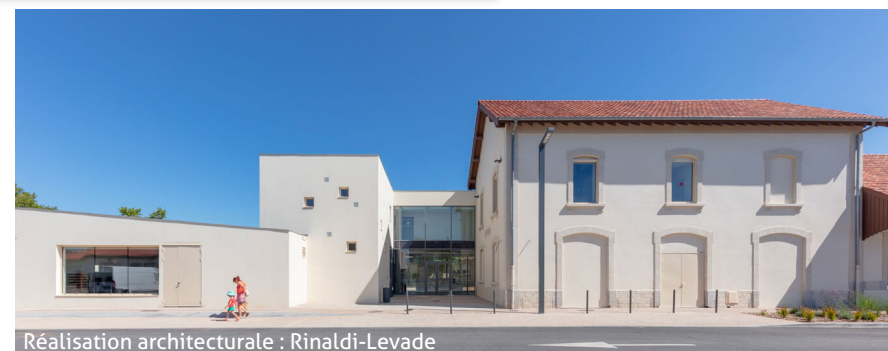
Par la mise en place de partenariats solides, ces projets de parcours assurent une articulation et un synergie solides. L'adhésion et la contribution est pleinement partagée, garantissant ainsi le rayonnement des itinéraires et des territoires cités en exemples.

Exemples 1 : La **reconversion** de gare vise à favoriser l'accueil et l'attractivité via la valorisation des bâtiments

Valorisations et reconversions illustrées par ces trois gares reconverties en gîte, en Gironde, dans l'Aisne, et dans la Manche.



Dans le Tarn, deux valorisations et reconversions de qualité par les collectivités locales en lieux culturel : La Gare de St Amans Soult et celle de St Juéry.

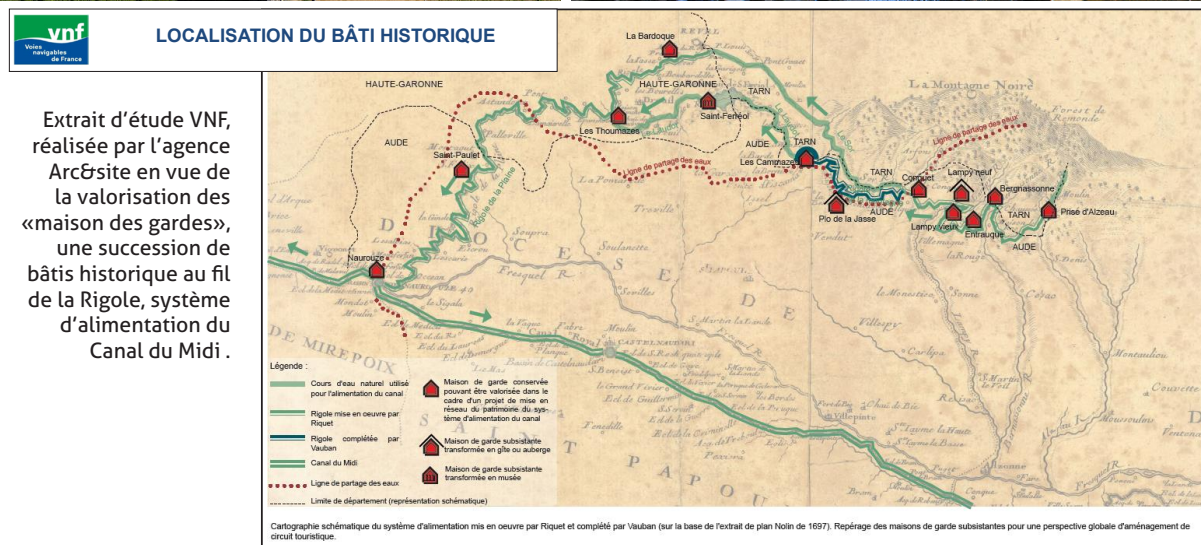


Les **parcs linéaires** sont des cordons jalonnés de lieux d'accueil touristique et articulé depuis la ligne de l'infrastructure. L'enjeu est de connecter le territoire en arrière du linéaire.

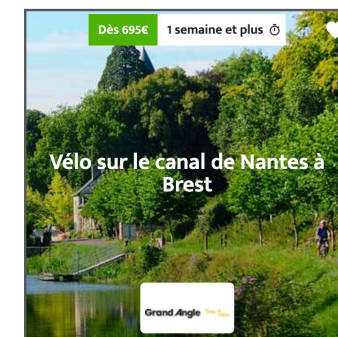
Exemple 2 : les canaux de VNF.

Valorisations et reconversions des maisons d'exploitation du Canal du Midi

Trois exemples de Maisons d'exploitation reconverties ou à reconvertir : la maison des gardes d'Arfons dans la montagne Noire, le musée du Réservoir à Saint Ferréol, et un gîte et un restaurant le long du canal.



Autres Canaux structurés pour la découverte du territoire et l'accueil via un réseau de voies douces.



Exemple 3 : Le « P'tit Train du Nord »



Au Canada, ce parc linéaire de plus de 234 km gère un réseau multifonctionnel de services et d'acteurs.

Cyclistes, marcheurs, skieurs l'utilisent pour les loisirs, pour le voyage ou pour le transport actif. Le parc est jalonné d'infrastructures : hébergement, location, réparation et surtout de relais de transports, train ou bus avec vélos embarqués, au départ des gares.

Il propose :

forfaits hébergements et transports de bagages
Transport des coureurs et des bagages
Location de vélos électriques et hybrides.

Et développe intensément le partenariat local à partir de cette ligne.

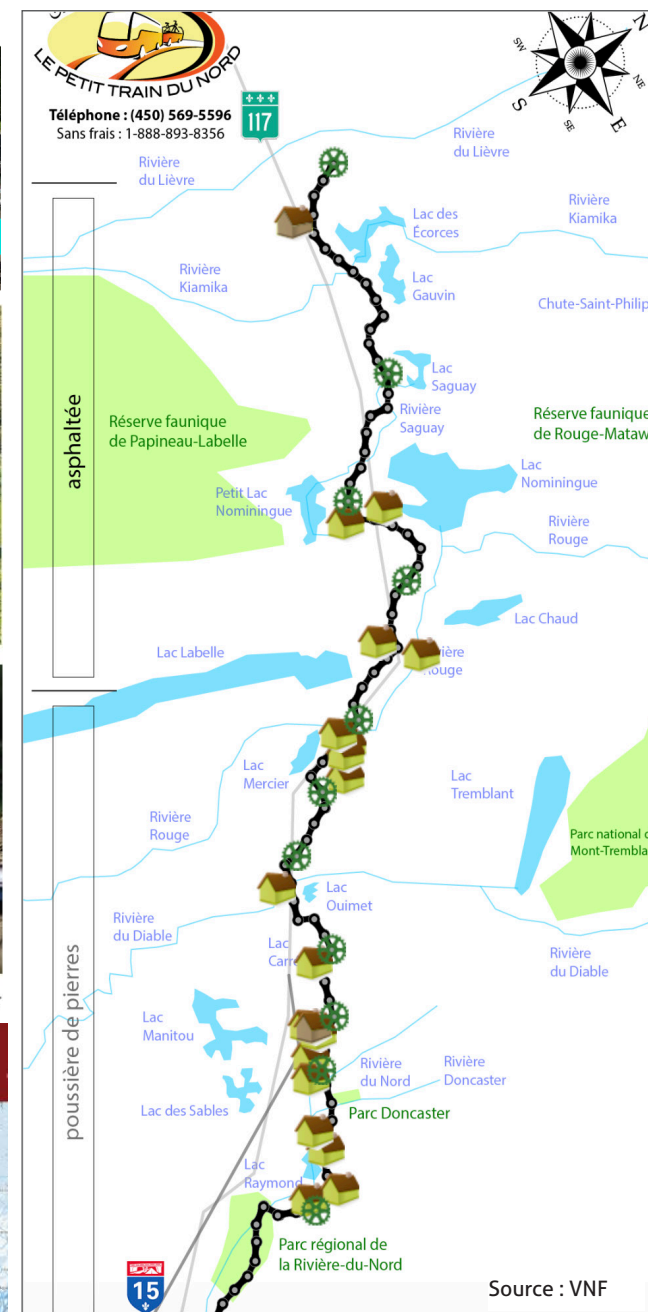


L'ensemble du parcours a fait objet de bornage et signalétique, une carte interactive étant également disponible pour repérer les stations historiques et leur patrimoine, les hébergements, les stations de réparation et location de vélo.



EN TRAIN

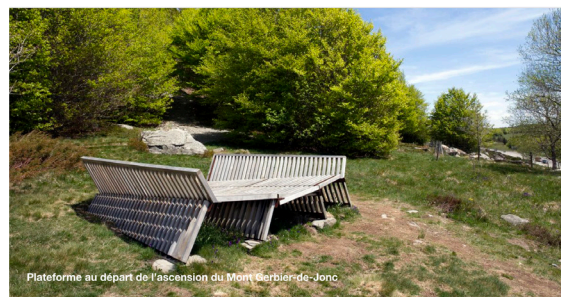
Montréal/ Saint-Jérôme



Historiquement le chemin d'un ancien service de train de passagers et de fret de la seconde moitié du XIXe reliant Montréal et Mont-Laurier, le Petit train du Nord devient le plus grand parc linéaire du Canada à la fin du XXe siècle (230km). Un réseau muséal et d'hébergement et haltes vélo est créé des anciennes gares, une piste vélo étant aménagée sur l'ensemble du linéaire (partenariat État - municipalités régionales de comté).

Exemple 4 : Le Partage des Eaux

Au coeur des Monts de l'Ardèche, un parcours artistique à ciel ouvert, est construit autour et pour le paysage sur plus de 100 km .
Sa mise en oeuvre est délibérément ancrée dans la transmission des savoir-faires locaux.



Plateforme au départ de l'ascension du Mont Barbier-de-Jonc

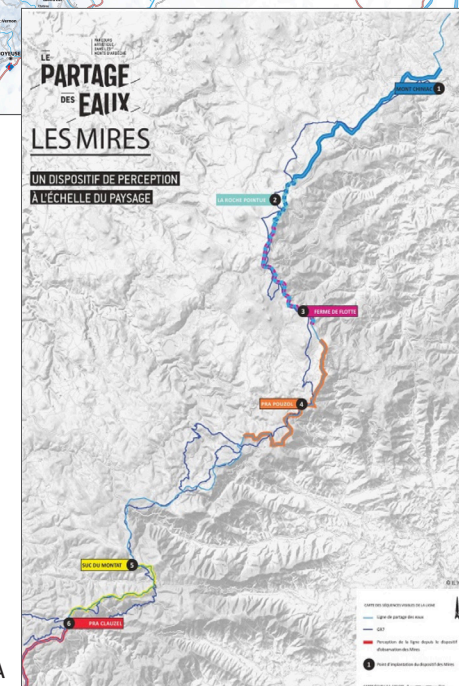
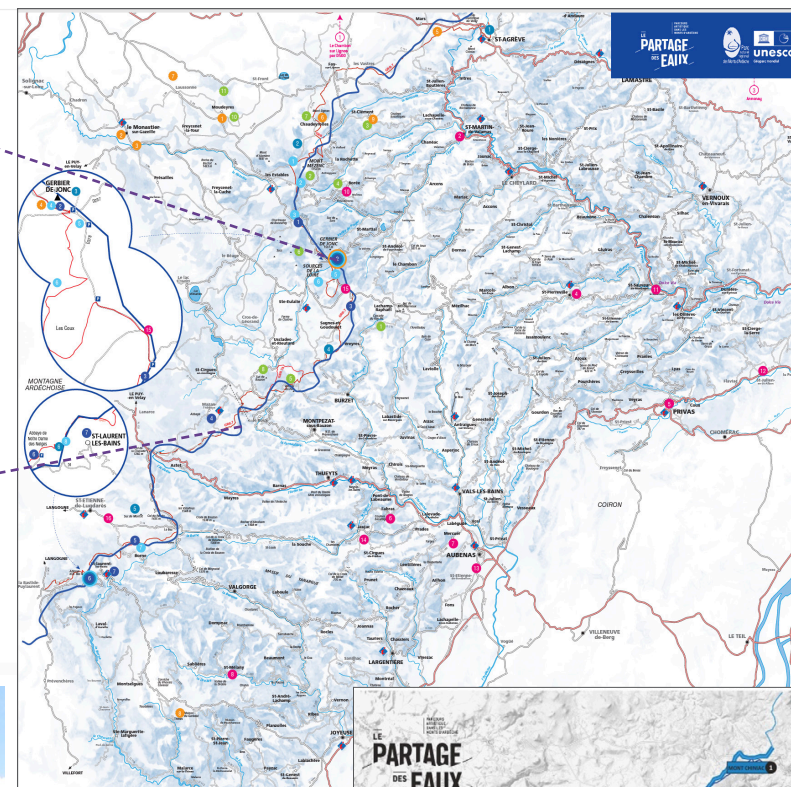
La collection de mobiliers conçue par le designer **Eric Benqué** pour le parcours artistique est en soi un élément d'identification du projet : elle accueille le visiteur, incarne et affirme l'attention qui lui est portée. La collection se décline en trois types de mobiliers différents – bancs, plateformes et abri-point de vue – qui offrent une découverte physique singulière du paysage.



LES PASSEURS DU PARTAGE DES EAUX : UNE OFFRE ACCOMPAGNÉE À DÉCOUVRIR !



Abri-point de vue à la Croix de Peccata



Plusieurs parcours identifiés se distinguent. Les oeuvres jalonnent et portent les différentes thématiques. Pour chacun de ces parcours, les « passeurs », acteurs locaux, assurent la transmission et dynamique.

Source : PNR MA

