



INVENTAIRE  
**PONTS et VIADUCS**  
**DETRUITS et/ou DISPARUS**

N° INVENTAIRE : **06062.01N** NOM : Viaduc de Scarassou

SECTION de LIGNE : **06023.01N**

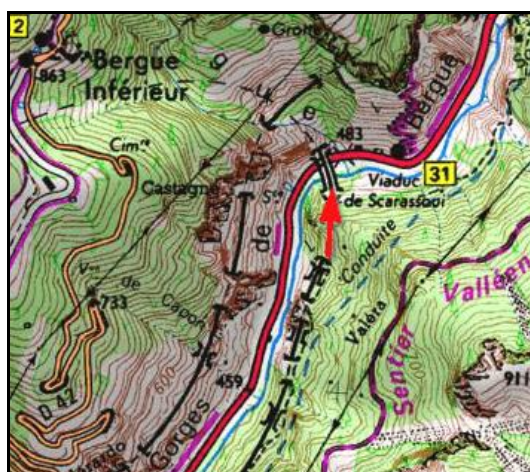
COMMUNES : **Début Ouvrage : Fontan (06)** **Fin Ouvrage : Fontan (06)**

COORDONNEES GPS : 44.020861, 7.565944

Ces coordonnées correspondent approximativement au centre de l'ouvrage

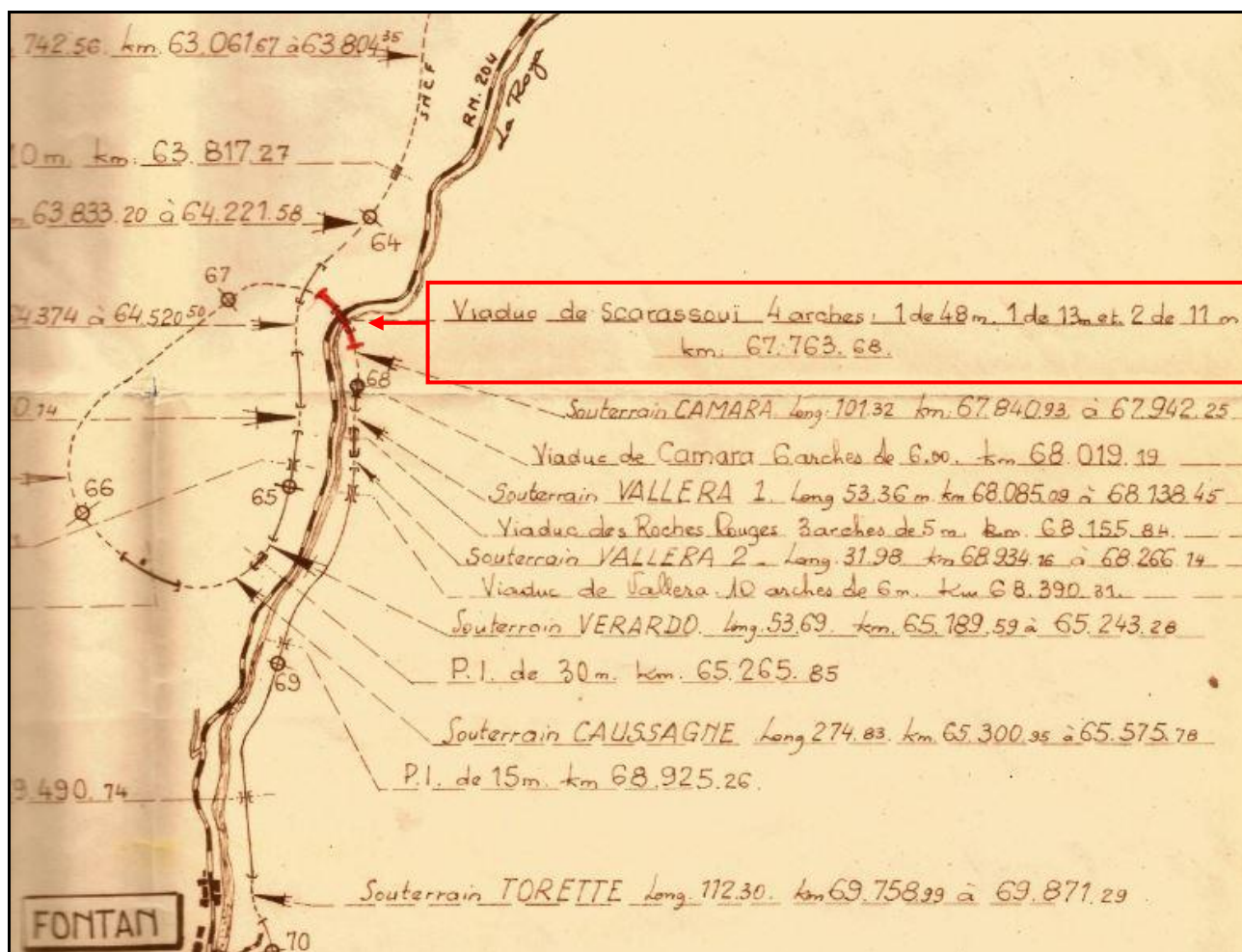
Eléments survolés **Cours d'eau Roya**  
**Route Départementale D 6204**

**LOCALISATION CARTOGRAPHIQUE et PHOTOGRAPHIQUE :**



La flèche indique le début de l'ouvrage selon le sens de la ligne





Plan d'époque montrant la position cruciale du viaduc de Scarassoui entre les tunnels de Camara et de Berghe, à l'entrée de la boucle hélicoïdale du même nom

### DONNEES GENERALES :

Type ouvrage :	Viaduc Ferroviaire		
Nature tablier :	Maçonnerie > Béton		
Nombre voies :	1		
Longueur :	125 m	Hauteur :	42 m
Classe R :	Détruit et reconstruit différemment, mais toujours en service		
Accès :	Interdit, ligne en service		

### COMMENTAIRES et ICONOGRAPHIE :

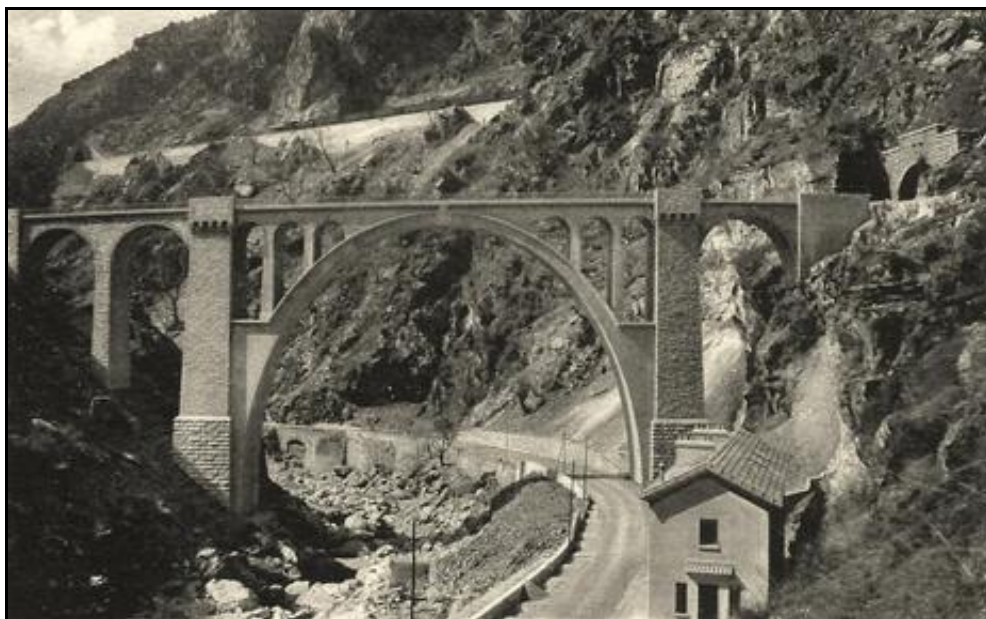
Cet ouvrage courbe, initialement conçu et construit en maçonnerie classique par l'ingénieur Paul Séjourné entre 1921 et 1923, comportait une grande arche elliptique centrale de 32 mètres de haut et 48 mètres d'ouverture, encadrée par deux arches plein cintre de 11 mètres d'ouverture côté Nice, et une autre arche plein cintre de 13 mètres côté Cuneo. De plus, les tympans de cette grande arche étaient percés chacun de trois voûtelettes d'égalessement.



Ci-dessus et ci-dessous, la construction du viaduc



Ci-dessus et ci-après, l'ouvrage typique de l'architecture Séjourné



Le viaduc n'entrera en service qu'à la finition de la ligne Cuneo > Nice en 1928. Pendant la seconde guerre mondiale, entre 1940 et 1944, il ne servira qu'épisodiquement en fonction des destructions et remises en état opérées sur d'autres parties de la ligne par les belligérants français et italiens. Puis les Allemands le feront sauter avec d'autres ouvrages pour protéger leur retraite vers l'Italie du nord suite au débarquement allié en Provence en août 1944.



Le viaduc juste après sa destruction alors que les rails pendent encore dans le vide



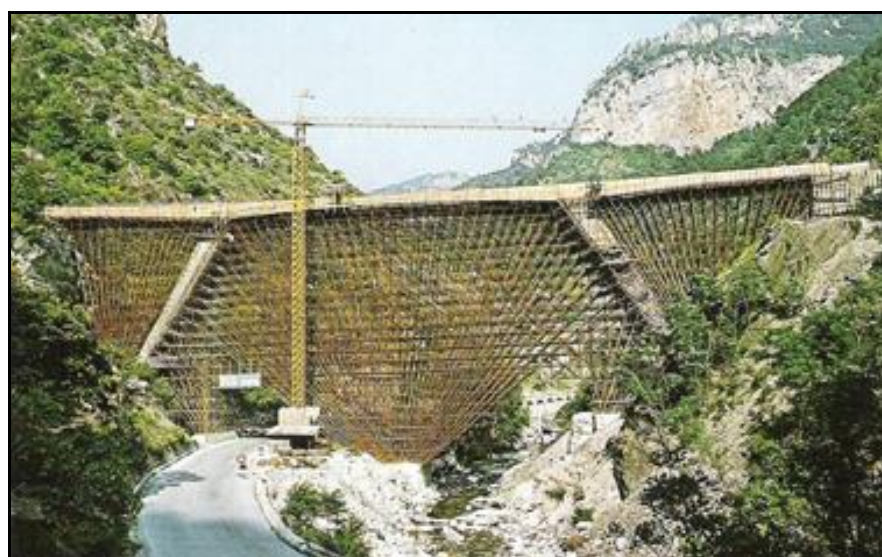
La sortie du tunnel de Camara et la voie ferrée coupée



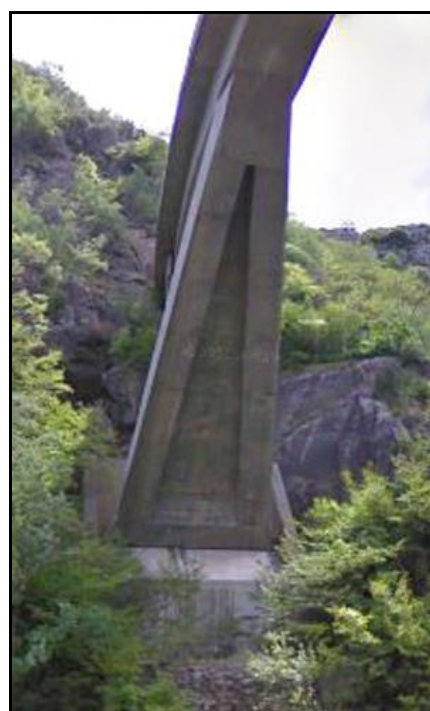
Dès lors, la coupure restera ouverte une trentaine d'années, jusqu'en 1978, date à laquelle la remise en état de la ligne Cuneo > Nice est décidée.



L'ouvrage sera reconstruit en 1978 avec un tablier béton courbe reposant sur deux béquilles de soutien obliques.



Ci-dessus et ci-dessous, diverses vues du nouvel ouvrage



Ci-dessus et ci-dessous, détail des béquilles de soutien et du tablier béton



Diverses vues supérieures du viaduc rendu à la circulation ferroviaire





Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.