

EIFFEL ET LE VIADUC ROUZAT

En cette année 1989 où Paris fête avec éclat le centenaire de la Tour Eiffel, nous pouvons, nous aussi, à Saint Bonnet de Rochefort évoquer le souvenir d'EIFFEL, puisque cet ingénieur de génie nous a laissé les viaducs de la Sioule, Rouzat étant le plus connu.

Gustave EIFFEL, né à Dijon, le 15 décembre 1832, a fondé sa propre entreprise en 1866 à Levallois-Perret ; il avait été diplômé de l'Ecole Centrale de Paris en 1855. prirent le nom d'EIFFEL, en souvenir de leur région d'origine, le plateau d'Eiffel, près de Cologne, en ex-R.F.A.

Grâce à ses relations avec l'ingénieur en chef NORDLING de la Compagnie des Chemins de Fer d'Orléans, et à sa mère, concessionnaire des mines de charbon de Saint Eloy les Mines, qui donna sa caution, sa première grande commande fut les viaducs de la Sioule dont le marché fut signé le 26 septembre 1867.

- Rouzat :	longueur 180 m	hauteur 59 m	poids 660 tonnes
- Neuvial :	longueur 160 m	hauteur 44 m	poids 440 tonnes

La construction de la ligne de chemin de fer Commentry-Gannat a nécessité d'autres ponts moins connus, notamment :

- celui de la Bouble :	longueur 395 m	hauteur 66 m
- celui du Bellon :	longueur 231 m	hauteur 48 m

dont la construction fut confiée à l'Association « CAIL et FIVES-LILLE ».

Gustave Eiffel (1832-1923) : son père Alexandre descendait d'une famille rhénane les BOENICKHAUSEN, qui s'était établie à Paris au début du XVIIIème siècle comme tapissiers. Leur nom étant difficile à prononcer en français, ils prirent le nom d'EIFFEL, en souvenir de leur région d'origine ; le plateau d'Eiffel près de Cologne.



Tous ces viaducs métalliques ont été exécutés de la même façon.

Le tablier était construit sur la terre ferme (rive gauche à Rouzat), il était monté sur des galets munis de roues à rochets entraînées par des grands leviers en bois - un de chaque côté du tablier - reliés, au-dessus par une barre actionnée par une dizaine d'hommes. Quatre ou cinq équipes actionnaient en même temps les leviers, le tablier glissait alors sur les galets de 10 à 15 cm à chaque fois, soit 6 à 8 mètres à l'heure. Le tablier avançait en porte à faux dans le vide, la partie arrière faisant contrepoids, jusqu'au niveau de la première pile. Une grue à l'extrémité servait alors à descendre les éléments de la pile dont le socle en maçonnerie avait été préparé. Quand le tablier reposait sur la première pile, il était alors glissé jusqu'à la pile suivante et ainsi de suite. Rouzat n'est pas le plus long viaduc de cette ligne, mais il fut le plus difficile à construire ; les rives sont escarpées, son implantation a été gênée par la route, les travées sont donc inégales.

Il fut marqué par deux innovations techniques :

- le système de galets fut amélioré pour éviter des efforts trop importants sur les piles en cours de lancement,
- pendant la coulée des arbalétriers en fonte creuse des piles, EIFFEL fit mettre en place des goussets d'attache en fer pour faciliter le montage des entretoises assemblées par rivets, au lieu des boulons.

C'est également sur les viaducs de cette ligne que l'on vit apparaître des arbalétriers incurvés à la base des piles pour obtenir une meilleure stabilité, en particulier face au vent, les piles étaient jusqu'alors en forme de colonne.

La construction du viaduc de Neuvial fut achevée fin 1868, celle de Rouzat en août 1868 ; le montage de la partie métallique n'avait duré que cinq mois. Mais la guerre de 1870 contre l'Allemagne retarda

l'inauguration de la ligne qui eut lieu le 19 juin 1871. Monsieur Jean-Baptiste SANSELME était alors maire de St Bonnet. En février 1879, un vent violent projeta des wagons chargés de paille du haut du viaduc sur la route. Des éclats sur les pierres de taille de la pile rive droite en sont les témoins ; deux employés tombèrent dans le vide : un mourut, l'autre survécut à ses blessures.

En 1963, par suite de l'augmentation de la vitesse et de la charge des convois, l'ouvrage a été renforcé, notamment par le doublage des treillis dans les poutres latérales.

Le 8 décembre 1965, il a été classé monument historique et son centenaire a été célébré le 17 août 1969.

D'une façon générale, les viaducs sont repeints tous les 10 à 15 ans. Celui de Rouzat représente 9 500 m² et nécessite 10 tonnes de peinture.

Après la réalisation de ces viaducs de la Sioule, l'entreprise EIFFEL est lancée. Les commandes affluent de France et de l'étranger. De janvier 1876 à octobre 1877, la construction de PONT MARIA-PIA sur le DOURO (Portugal) - 1450 tonnes transportées de LEVALLOIS-PERRET à PORTO- assure sa réputation internationale.

Il sert de modèle pour le viaduc de Garabit (août 1882-novembre 1884), 565 m de long dont 448 m pour la partie métallique, à 122 m au-dessus de la Truyère ; C'est l'œuvre la plus célèbre d'EIFFEL après la Tour (25 janvier 1887-31 mars 1889).

EIFFEL n'a pas réalisé que des ponts, on lui doit aussi entre autres l'extension des magasins du « Bon Marché » et le « Crédit Lyonnais » à Paris, la gare de Budapest, des églises....

Une réalisation moins connue d'EIFFEL fut l'ossature métallique (genre pile de pont de 46 m de hauteur) de la Statue de la Liberté, due au sculpteur BARTHOLDI. Elle fut offerte par la France aux Etats-Unis en 1886, pour célébrer leur indépendance. Elle est située à l'entrée du port de New-York, dans l'île de BEDLOE, sur un socle de maçonnerie, également de 46 m de haut.

Saint Bonnet de Rochefort peut donc à juste titre être présente dans la liste prestigieuse des réalisations d'EIFFEL dans le monde.

Marcel LORDURON

