

Une horloge

à remonter le temps

le viaduc

Douze chiffres au cadran
Et des aiguilles
qui tournent à l'envers

De secondes en minutes,
en heures et en années,
remontez les douze coups
de l'horloge.

Douze coups pour
douze décennies,
de 2004 à 1884...

120 ans d'Histoire,
120 ans d'histoireS.

Avec Léontine, ses chèvres,
Monsieur Valadier
et sa clef à molette,
Léon Boyer et Gustave Eiffel,
entrez dans la mémoire
de Garabit



Arrêtez-vous,
prenez votre temps :
il ne compte plus,
l'horloge remonte le viaduc.



A twelve stroke clock

And hands which allow
us to go back through the
story of garabit. From
seconds to minutes, from
minutes to hours, and
from hours to years.
Go through the twelve
strokes of the clock.
Twelve strokes correspon-
ding to twelve decades,
from 1884 to 2004.

120 years of history,
120 years of powerful
stories with Leontine
and her herd of goat,
Mr Valadier and his
adjustable wrench, Léon
Boyer, the civil engineer,
and Gustave Eiffel, the
constructor. Go through
the story of Garabit. Stop
and take your time, time
has stopped, the clock
goes back on the history
of the viaduct.



tic tac...tic...tac...tac...tic...tac tic





Un dernier

tour de clef

26 avril 1884... En ce jour, après quatre années de chantier, les deux arcs qui s'élancent de chaque rive de la Truyère se joignent pour ne former qu'une seule arche, la clef de l'extrados s'emboîte au millimètre près. Un exploit technique et humain auquel ont travaillé plus de 400 ouvriers venus des quatre coins de France et d'Italie. Léon Boyer, l'ingénieur, et Gustave Eiffel, le magicien du fer, peuvent être fiers.

Quatre années pour un chantier titanesque, véritable laboratoire de techniques de construction révolutionnaires qui seront utilisées pour ériger la Tour Eiffel en 1889. Quatre années pour un projet totalement inhabituel



à l'époque : une arche métallique légère qui relie les deux versants de la vallée. Un procédé déjà expérimenté au Portugal par l'entreprise Eiffel, mais ici, à Garabit, les dimensions de l'ouvrage sont exceptionnelles... et les difficultés techniques en conséquence !

En 1884, nombreux sont ceux qui ne croient pas à la solidité d'un viaduc si léger... et il faut désigner d'office le conducteur du convoi de 400 tonnes destiné à éprouver la solidité de la construction. Il en sera quitte pour une belle frayeur !

Avec Garabit, les trains peuvent relier Paris à Béziers sur la distance la plus courte... mais pas la moins accidentée. Avec Garabit commence l'histoire d'une voie ferrée extraordinaire.

A last turn of wrench

On the 26th April 1884, after 4 years of work, the two half arches which come from each bank of the Truyère river, join together to make one big arch. The last piece called "Extrados Key" comes to within about a millimetre. An achievement on levels of both technology and humanity, with about 400 workers, coming from all parts of France and even from Italy, to have worked on it. Léon Boyer, the civil engineer and Gustave Eiffel, called "the iron magician" can be proud of it.

4 years working on a titanic task, a real laboratory, which experienced revolutionary construction techniques that would be used to build the Eiffel tower in 1889. 4 years committed to an unusual project for its time, a light arch construction made of iron which would link up the two parts of a valley.

A process which was already experimented with in Porto (Portugal) by the Eiffel company but in Garabit the dimensions of this piece of work are exceptional and the technical difficulties were much greater !!!

In 1884, many people cast doubt on the solidity of such a light viaduct... At the end of the building, the driver of the train was appointed automatically to cross the viaduct with a 400 tonne train, in order to test his soundness. He must have experienced great fear!

Thanks to Garabit trains would now link up Paris to Beziers by the most direct route. This one have been hard to imagine because of the mountainous terrain of the Garabit area. With the building of Garabit begins the story of an exceptional railway.

1884





Un viaduc

pour se mettre au vert

A la fin du XIXe siècle, le transport ferroviaire est en plein essor, et déjà, la concurrence fait rage. Six grandes compagnies se partagent le rail en France et rivalisent d'ingéniosité pour attirer les voyageurs. En Auvergne, elles proposent des guides touristiques, font construire des hôtels à Vic-sur-Cère et au Lioran, avant même la construction de la station de sports d'hiver. Des « trains de plaisir » partent de Paris à destination du Cantal.



Mais le tourisme, idée neuve et réservée aux gens aisés, ne justifie pas à lui seul la construction de voies de chemin de fer franchissant cols de montagne et vallées encaissées. C'est qu'on a établi des règles du jeu pour le transport des marchandises et de voyageurs... et il y a de l'argent à la clef ! La compagnie

possédant la ligne ferroviaire la plus courte entre le point de départ des produits et leur point d'arrivée est chargée de les acheminer. En cas de non-respect de ce principe, la compagnie lésée est indemnisée.

Cette bataille économique explique la construction de lignes traversant le Massif Central, en dépit des nombreux obstacles naturels qui jalonnent le parcours : à l'époque, il faut aller au plus court, pas au plus facile... même si pour cela il faut se lancer dans la construction d'un viaduc à Garabit !

Trains for refreshing break in the country

At the end of the XIX century, the rail is in full expansion and competition rages. Six big companies operated in the railway industry in France and tried to out-do each other to attract the travelers. In Auvergne, they offered tourism guides, encouraged the building of hotels in vic sur cère and the lioran even before the construction of the winter ski resort. Trains called "pleasure trains" left from Paris going to our department, the Cantal. But tourism at this stage was merely a novelty and only well off people could afford it. Of course, tourism was not a good enough reason to build a railway trough a mountainous terrain or to link up two sides of an enclosed valley, but economic development was. Rules within the industry were very strict, as there was a lot of money at stake. The main rule was, the company that owned the shortest railway between the departure of the goods and their arrival was in charge of their transport. If this rule is disrespected, the affected company claimed compensation.

1894

