

LE PONT MARIA PIA À PORTO

(un pont d'Eiffel... et de Seyrig)



Gustave Eiffel



Théophile Seyrig

José Manuel Lopes Cordeiro
Université du Minho, Braga, Portugal
jmlopes.cordeiro@gmail.com

En 1952, à la commémoration du 75^{ème} anniversaire du Pont Maria Pia, à Porto, un ensemble d'articles paru sous le titre "Les hommes du pont Maria Pia" présentait trois personnalités responsables de cette oeuvre d'art : Manuel Afonso Espregueira, le Directeur Général de la Compagnie Royale de Chemins de Fer, celui qui a résolu définitivement le problème de la traversée du Douro par la voie ferrée du Nord ; Pedro Inácio Lopes, responsable de la décision de traverser le Douro en cet endroit, face au Séminaire, et également responsable pour le démarrage de l'avant-projet ; Gustave Eiffel, un nom qui éveillait alors deux images dans les esprits : celle de l'immense tour du Champs de Mars à Paris et l'autre, celle de "notre" pont Maria Pia, à Porto. On a mentionné alors que le pont avait été conçu par les ingénieurs Gustave Eiffel et Théophile Seyrig. Dans les publications relatives à l'édification de cette construction, quoique récurrente, cette collaboration n'a jamais été définie clairement quand à la contribution exacte des deux ingénieurs à l'élaboration du projet.

Le nom de Gustave Eiffel, grâce à la notoriété acquise à la construction du pont, a presque immédiatement effacé celui de Théophile Seyrig, au point qu'aujourd'hui encore, on attribue au seul Eiffel la paternité de l'ensemble du projet.

Inauguré en 1877, le pont Maria Pia, a immédiatement attiré l'attention par l'audace de sa structure métallique. En effet, d'un côté, une spectaculaire économie de moyens pour sa construction due à des solutions techniques particulièrement bien adaptées; d'un autre côté, une méthode novatrice utilisée pour effectuer les calculs relatifs à la force du vent sur la structure et la conception de son arche métallique, élément fondamental de l'ensemble.

Un an après la construction du pont, on a su que l'arche était due, en fait, à Théophile Seyrig. D'ailleurs, ce dernier, dans la description qu'il a fait de ce projet, présenté l'année suivante à la Société des Ingénieurs Civils, ne fait aucune mention du nom d'Eiffel. En cette même année de 1878, c'est la Maison Eiffel et Cie. qui nous fournit la référence la plus significative en ce qui concerne le rôle tenu par Théophile Seyrig dans la conception du pont Maria Pia. Dans une publication qu'elle a édité pour accompagner la présentation d'un modèle réduit de cette structure, au moment de l'Exposition Universelle de 1878, la conception du pont Maria Pia est clairement attribuée à Théophile Seyrig.

Il est aujourd'hui impossible de déterminer le rôle respectif de tous ceux qui, directement ou indirectement, ont été liés à la conception et construction d'une oeuvre de cette envergure. Il est certain que Gustave Eiffel a eu un rôle important, notamment dans la préoccupation d'innovation tout azimut qui est l'apanage même du pont Maria Pia. De surcroît, en qualité de grand responsable de l'entreprise, c'était lui le véritable directeur du projet et c'était au nom de l'entreprise (qui portait son nom) que ce même projet était présenté.

D'autres acteurs relevant du projet sont : Émile Nouguier, l'auteur du système de montage de l'arche métallique ; Joseph Collin (le représentant au Portugal de la Maison Eiffel) et Marcel Angereve, qui ont dirigé les travaux de construction du pont ; pour ne parler que des plus importants d'entre eux.



Ponts Maria Pia et São João, © Dario Silva, 2006

Le pont Maria Pia a été une œuvre collective, comme c'était habituel à l'époque, s'agissant d'ouvrages de cette envergure, mais on ne peut pas occulter que l'élément le plus novateur de l'ensemble — l'arche métallique — a été conçu par Théophile Seyrig, c'est donc à lui qui doit revenir le mérite de cette collaboration, et son nom associé à un ouvrage que, plus qu'aucun autre, il a aidé à concevoir.

La question qui devient intéressante de poser maintenant est celle de savoir le pourquoi du progressif oubli du nom de Seyrig qui, plus que n'importe qui, méritait d'être connu comme l'"homme du pont Maria Pia".

En premier lieu, Gustave Eiffel était le directeur du projet et, de ce fait, il est compréhensible que son nom ai été hissé vers une place importante, et associé logiquement au pont lui-même. Bien que Théophile Seyrig apparaisse comme co-auteur du pont, son nom était toujours mentionné com-

me “l’un des collaborateurs” d’Eiffel dans la conception et la construction de cette structure.

Une deuxième raison se lie avec les effets de la publicité, ce qui a créé d’innombrables confusions. On attribue généralement à G. Eiffel, tous les ouvrages réalisés par la “Maison Eiffel” — indépendamment d’avoir ou non été conçus par celui-ci —, fait qui s’est produit à plusieurs reprises au Portugal, où l’on a l’habitude d’attribuer à cet ingénieur, toute structure métallique. Ainsi, ont été attribués à Eiffel plusieurs viaducs métalliques de chemin de fer, l’ascenseur de Santa Justa et le Garage Auto-Palace, tous deux à Lisbonne et même le pont Luis I, à Porto, projet pour lequel Théophile Seyrig a supplanté son ancien associé, etc.

D’après ce que l’on sait, Théophile Seyrig n’a pas été présent au Portugal pour accompagner la construction du pont, ni à son inauguration — au contraire d’Eiffel —, ce qui a contribué, tout naturellement, à ce que le nom de ce dernier ait atteint un plus grand rayonnement.

Un troisième point très important est le fait que Théophile Seyrig a abandonné la société qu’il tenait avec Eiffel en juin 1881, peu de temps après la construction du pont Maria Pia, devenant collaborateur d’une entreprise rivale et concurrente, la Société de Construction de Willebroeck, de Bruxelles.

Compte tenu de la forte concurrence qu’il y avait dans ce secteur, il est compréhensible que la Maison Eiffel n’ait pas du tout été intéressée à divulguer que le pont Maria Pia était une œuvre pour laquelle Théophile Seyrig a eu un rôle fondamental. D’autant plus que, comme par exemple pour le concours pour le pont Luis I, les deux entreprises ont présenté des projets, et c’est la Société de Construction de Willebroeck qui l’a remporté, justement avec un projet de Théophile Seyrig.

Cette attitude compréhensible de la Maison Eiffel n’est certainement pas étrangère au fait que, après 1881, le conflit entre les deux ingénieurs est devenu litigieux, car Théophile Seyrig a porté plainte contre son ancien associé, procès qu’il a, cependant, perdu.

Il est important de souligner que la raison de la mésentente entre les deux a été due au fait que Théophile Seyrig se sentait lésé par l’accord qu’il avait établi avec G. Eiffel — d’autant plus que la mise de fond de Seyrig, dans leur société commune, était considérablement supérieure à celle d’Eiffel. D’ailleurs, T. Seyrig a manifesté toutes ces divergences après 1879, c’est à dire qu’il a cessé sa collaboration à peine un an après la conclusion du pont Maria Pia.

Comment ne pas se poser la question de savoir si toutes ces mésententes étaient uniquement dues à des questions financières — par exemple, le salaire qu’Eiffel s’était attribué, était le triple de celui de Seyrig, alors que l’entreprise était commune... Un autre point important était celui de la non reconnaissance de l’importance de Seyrig dans la conception de l’arche du pont, élément fondamental dans l’innovation qu’il représentait pour l’époque. Sa participation apparaissait toujours en position secondaire ou “cachée” sous des formules du type “MM. G. Eiffel et Cie” ou “G. Eiffel et son collaborateur T. Seyrig”, et d’autres encore.

Dernier point, et non le moindre : grâce au Pont Maria Pia, au viaduc de Garabit (1884) et à la



Pont Maria Pia, © Dario Silva, 2009



tour du Champs de Mars (1889), Eiffel a acquis une réputation mondiale qui reléguait ses “collaborateurs” au second plan.

Par delà les conjectures sur les raisons de l’oubli du rôle joué par Théophile Seyrig pour la construction du pont Maria Pia, il faut reconnaître que son nom a toujours été associé à cet ouvrage et que, dans bien des cas, on lui a fait justice. Ainsi, au Portugal, la Compagnie des Chemins de Fer Portugais a toujours présenté ce pont comme étant d’Eiffel et Seyrig, bien qu’elle n’ait jamais très clairement défini leurs rôles respectifs. De la même façon, quelques ouvrages français dédiés à Gustave Eiffel, en particulier quelques œuvres plus récentes, présentent toujours Théophile Seyrig comme le “véritable” auteur du pont Maria Pia.

Selon Bernard Marrey — l’un des auteurs les plus connus qui ait travaillé sur Eiffel, qui lui a consacré plusieurs volumes, et même une biographie —, ce dernier affirme sans laisser le moindre doute que le projet du pont Maria Pia, présenté par la Maison Eiffel, a été conçu par son associé Théophile Seyrig.

Ainsi, malgré l’importance indéniable de Gustave Eiffel dans la construction du Pont Maria Pia, si l’on considère que l’élément le plus novateur et révolutionnaire de sa structure est son arche parabolique, élément entièrement conçu par Théophile Seyrig, il faut alors lui en attribuer la paternité ainsi que le mérite pour le développement de l’ingénierie civile, et associer définitivement son nom à cet ouvrage qu’il a, plus que tout autre, contribué à créer.

La maison où a habité Gustave Eiffel en 1877, Barcelinhos (Barcelos, Ligne du Minho), © Dario Silva, 2009

