



Gustave EIFFEL

Auteur : Henri Loyrette.

Éditions : Payot

Paru le 01/04/1986

À propos

La gloire de Gustave Eiffel, ingénieur et surtout entrepreneur de génie, est due non seulement à la tour à laquelle il a laissé son nom, mais aussi aux nombreuses réalisations de l'atelier Eiffel partout dans le monde. À côté des grandes affaires, la Société Eiffel diffuse fermettes, réservoirs, usines, barrages, coupoles, caissons, baraquements, grues, planches, poutres, charpentes, etc. : c'est aussi par cela que le nom d'Eiffel est universellement connu. La tour elle-même, souvent considérée par les historiens de l'architecture comme une splendide aberration, a marqué le paysage parisien au point d'en devenir le symbole ; de tous les monuments de la fin du siècle, c'est elle qui a suscité le plus de polémiques et qui a eu le plus de répercussions non seulement sur l'œuvre d'architectes et d'ingénieurs, mais également de peintres et de littérateurs.

Dans le Paris de 1889, elle est, tout compte fait, une nécessité ; elle arrive à son heure, consacrant définitivement, au cœur de la « Capitale des Arts » le triomphe du fer, de l'industrie et par là d'une esthétique nouvelle qui sera celle de notre siècle. Mais c'est aussi l'aboutissement de cinquante ans de tentatives diverses. Grâce aux nombreux documents réunis par Eiffel lui-même, on peut retracer facilement – la plus part du temps à l'aide de sources et d'images non publiées – les étapes de la construction : les différents projets ; le choix d'un emplacement définitif et les polémiques qu'il peut susciter ; les travaux eux-mêmes, que l'on suit grâce aux rapports journaliers (à ce jour inexploités) et surtout aux photographies inédites pour la plus part, souvent annotées de la main d'Eiffel.

Un des chapitres les plus intéressants et souvent mal étudié de l'histoire de la Tour concerne les répercussions qu'elle eut aussitôt et les débats passionnés qu'elle suscita. Ce qui n'est pour beaucoup qu'une « odieuse colonne de tôle boulonnée » porte au cœur même de Paris, des débats latents depuis trois quarts de siècle. Désormais la question « Art et Industrie » est l'affaire de tous, et l'on peut proclamer sans honte la « beauté propre » des ouvrages d'ingénieur.