

**Zeitschrift:** Ingénieurs et architectes suisses  
**Band:** 115 (1989)  
**Heft:** 17

## Sonstiges

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 12.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

**Bibliographie**

- [1] EIFFEL, GUSTAVE: *Travaux scientifiques exécutés à la tour de trois cents mètres de 1889 à 1900*, Paris, 1900.
- [2] EIFFEL, GUSTAVE: *Recherches expérimentales sur la résistance de l'air exécutées à la tour Eiffel*, Paris, 1907.
- [3] BRAIBANT, CHARLES: *Histoire de la tour Eiffel*, Plon, Paris, 1964.
- [4] *Ponts de France*, Presses de l'Ecole nationale des ponts et chaussées, Paris, 1982.
- [5] LOYRETTE, HENRI: *Gustave Eiffel*, Office du livre, Fribourg, 1986.
- [6] RITTER, W.; TETMAIER L.: «Bericht über die Mönchensteiner Brückenkatastrophe», *Schweizerische Bauzeitung*, 1891, Band XVIII.

d'autres domaines, tels ceux liés à la télégraphie sans fil. Il faut noter qu'Eiffel fut honoré pour ses travaux d'ingénieur, d'entrepreneur et de savant de

son vivant et qu'il regretta souvent lui-même que son œuvre personnelle fût masquée par sa tour.

**Conclusions**

Si le nom d'Eiffel reste donc gravé dans l'histoire grâce à la tour, justifiant l'adage «il n'y que le provisoire qui dure», c'est malgré tout l'essor que ce grand constructeur et entrepreneur a apporté à la construction métallique qui est l'aspect le plus significatif de son œuvre. Eiffel tira parti du développement du chemin de fer au XIX<sup>e</sup> siècle pour donner à la construction métallique ses plus grandes lettres de noblesse. C'est dans la construction des ponts surtout qu'il innova par ses méthodes de montage audacieuses et par la création d'ouvrages démontables, précurseurs des constructions préfabriquées d'aujourd'hui. Il n'a en

revanche que peu ou pas contribué à l'essor de la statique graphique qu'il a su au contraire utiliser en maître. Une fois renommée et fortune faites, ce génial entrepreneur devint mécène et savant dans les domaines de la météorologie, de l'aérodynamique et de la radiodiffusion. A cet égard, il peut donc être considéré comme le premier protecteur de la recherche, alors même que n'existant encore, en France, aucun centre national dédié à ce but.

**Adresse de l'auteur:**

Michel Crisinel  
Chef de section  
Construction métallique (ICOM)  
Département de génie civil - EPFL  
1015 Lausanne

**Actualité****Notre Ville fédérale soigne son paysage urbain**

Les ponts sont des agents de liaison. Ils franchissent vallées et dépressions pour établir des voies de communication plus rapides, créant des contacts qui rapprochent les gens - à l'instar de l'un des éléments du paysage urbain de notre Ville fédérale, le pont du Kirchenfeld qui, depuis plus d'un siècle, relie deux quartiers de Berne fort animés. Un pont qui, grâce au fait qu'il est fait d'acier, est aujourd'hui en cours de rénovation.

Les bâtisseurs du pont du Kirchenfeld ont jadis fait preuve de clairvoyance en optant pour une construction en acier. Leur œuvre, en dépit d'un trafic toujours plus intense, a parfaitement tenu son rôle pendant des dizaines d'années. La force de résistance et l'élasticité nécessaires, c'est à son ossature en acier, noyau de l'ouvrage, qu'on les doit. Et sa haute résistance à la corrosion, caractéristique bien connue de l'acier, a permis à ce pont de subir sans

dommages irréversibles les continues attaques des gaz d'échappement et autres pollutions diverses.

Conserver et rénover sont à l'ordre du jour. Il faut aujourd'hui faire du neuf avec du vieux. Et quand on s'y emploie, c'est toujours l'acier qu'on retrouve. Ainsi pour le pont du Kirchenfeld: d'une part, son ossature en acier a assumé une fonction porteuse pour des milliers et des milliers d'usagers de chaque jour et, d'autre part, c'est grâce à l'acier qu'on peut aujourd'hui le conserver et le rénover. Les démontages nécessaires, l'indispensable remplacement de certains éléments, les adaptations et réorganisations exigées par l'exploitation, ainsi que les éléments et renforcements à ajouter après coup, seul l'acier permet de le faire, sans que se posent de gros problèmes d'ordre technique et financier.

Les ouvrages en acier satisfont également des exigences légitimes en ce qui concerne l'environnement et le paysage. De volume réduit, plus «sveltes» que les ouvrages en dur, ils s'insèrent mieux dans l'image d'un site, urbain ou autre.

