

**Zeitschrift:** Revue économique franco-suisse  
**Herausgeber:** Chambre de commerce suisse en France  
**Band:** 50 (1970)  
**Heft:** 4: Les Suisses en France

**Artikel:** Jean-Rodolphe Perronet 1708-1794  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-887967>

#### 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:** 13.01.2026

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

# Jean-Rodolphe Perronet

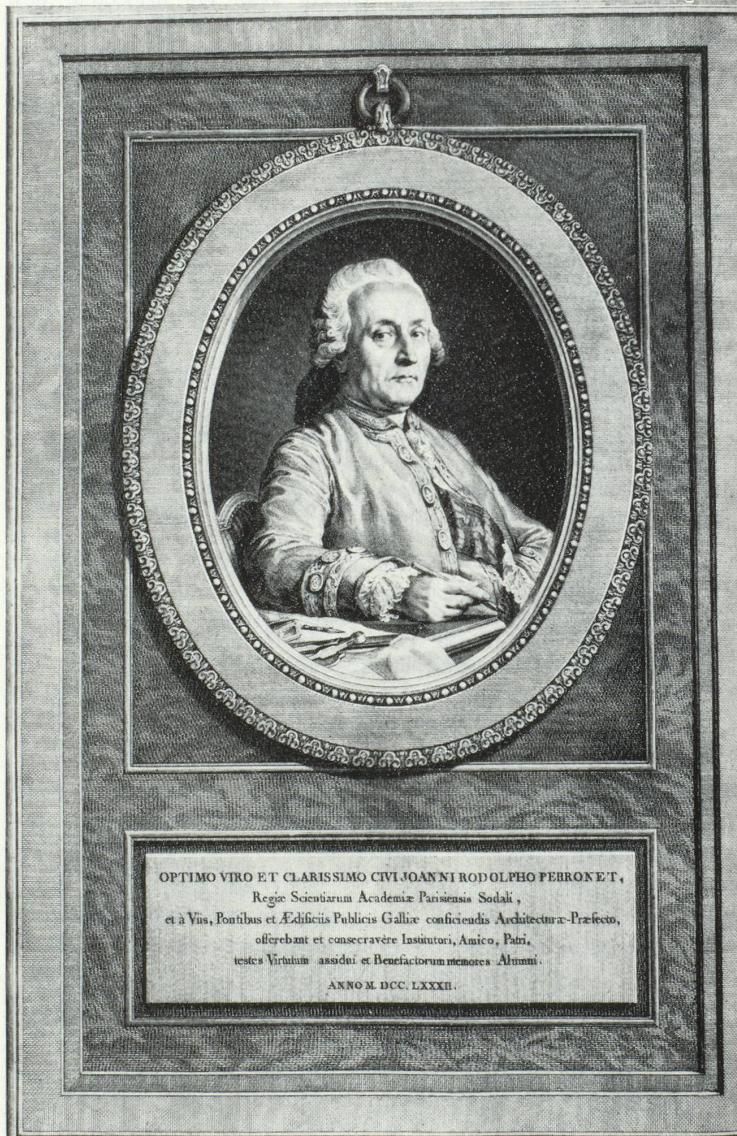
1708-1794

Le 22 septembre 1772, une animation extraordinaire régnait tout au long de l'immense artère qui rejoint en ligne droite Neuilly à l'actuelle place de la Concorde, alors place Louis XV, en prolongation des jardins des Tuileries et du Louvre. Les très nombreuses voitures qui remontaient les Champs-Élysées vers l'est de Paris et l'affluence des piétons étaient maintenus en ordre par un service de gardes en grand uniforme. Sur la rive droite de la Seine, face à l'ancien pont de bois, de somptueuses tentes avaient été dressées pour la cour et pour le roi d'un côté de la rue, tandis qu'un vaste emplacement était réservé au public de l'autre.

En présence de Louis XV, des princes, des ambassadeurs, des seigneurs de la cour, des ministres et de très nombreux quidams, on fit battre tambour. A ce signal, 90 hommes placés aux cabestans qui commandaient la charpente ayant soutenu les cinq arches d'un nouveau pont firent tomber toutes les fermes. Les liernes et les moïses avaient été enlevées auparavant. En trois minutes, une quantité de bois pesant au moins 720 milliers de livres tomba dans la Seine, en faisant monter l'eau en écume jusqu'au nouveau pont de pierres massives et découvrit les voûtes d'une construction légère et hardie. Il présentait cette particularité inventée par son auteur d'avoir un tablier horizontal. C'était le résultat de quatre années de travail selon les plans et sous la direction de Jean-Rodolphe Perronet, architecte et premier ingénieur pour les ponts et chaussées, membre de l'Académie royale des sciences de Paris et de nombreuses autres sociétés savantes.

\* \*

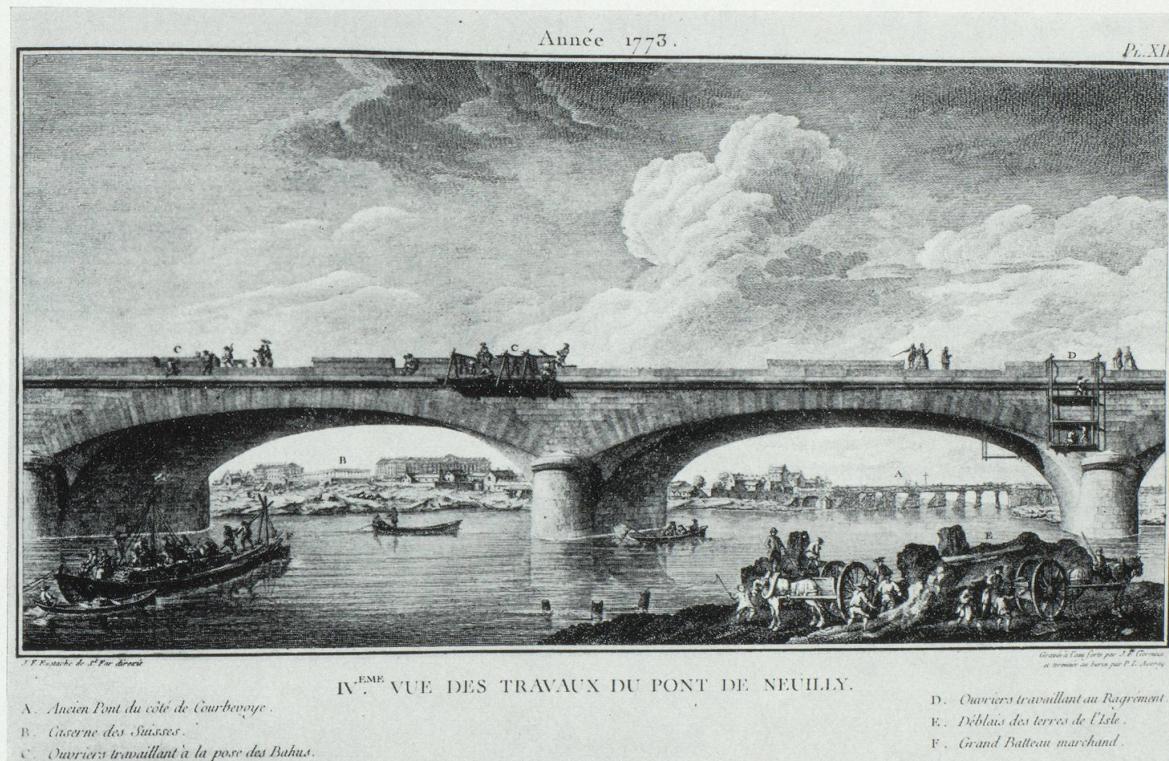
Né à Suresnes, en 1708, Jean-Rodolphe Perronet était Suisse d'origine. Il appartenait à une vieille famille de Château-d'Ex. C'est ce qu'il rappelait lui-même le



7 août 1783, dans une lettre à son compatriote l'architecte bernois Erasmus Ritter, restaurateur de la cathédrale de Lausanne et constructeur de l'hôtel Du Peyrou, à Neuchâtel. En lui adressant sa magnifique « Description des projets et de la construction des ponts de Neuilly, de Mantes, d'Orléans et autres », publiée l'année précédente par l'imprimerie royale avec son portrait dessiné par Cochin, il parlait du Pays de Vaud alors bernois dans une lettre qui accompagnait le lourd in-folio, mentionnant expressément « ... l'avantage que j'ai d'en

tion des grands égouts de la capitale, puis comme ingénieur en chef de la généralité d'Alençon et dès 1747 en qualité de directeur de la nouvelle École des ponts et chaussées.

Lorsqu'il fut chargé de construire le pont de Neuilly, qui subsiste encore et fut élargi en 1934, Perronet avait déjà à son actif de grands travaux : routes permettant d'entrer plus aisément à Paris et d'en sortir, plans d'un canal près de l'Yonne, que les États de Bourgogne allaient continuer de Dijon à la Saône, ponts d'Orléans, de Mantes,



être originaire, mon père étant né à Château-d'Œx ». Jean-Rodolphe Perronet était en effet le fils d'un officier suisse au service de la France. De plus, sa mère, née de Crousaz, était la sœur du mathématicien vaudois fort connu à l'époque Jean-Pierre de Crousaz, détenteur du grand prix de l'Académie des sciences à Paris. Sur le conseil de cet oncle, il se préparait au génie militaire lorsque la mort prématurée de son père l'obligea à entrer comme employé dans les bureaux de l'architecte de la Ville de Paris, l'année de la majorité de Louis XV. Perronet allait servir ce monarque tout d'abord en dirigeant la construc-

de Saint-Edme à Nogent, et d'autres encore. Sa réputation dans ce domaine était considérable. On le consultait de très loin et c'est lui qui dessina, calcula et rédigea en particulier le projet de pont sur la Néva, à Saint-Pétersbourg.

\* \*

Si les palais, les temples et même les aqueducs des Romains et des Grecs pouvaient servir de modèle à l'architecture moderne, s'il est facile de reconnaître comment les anciens chemins avaient été faits, l'établissement des ponts

exigeait, tant pour les fonder que pour les éléver, des moyens qui disparaissaient une fois la construction achevée. Non seulement l'art de vaincre les difficultés sans nombre qui se sont trouvées pour asseoir solidement ces masses énormes, ne se voit plus, mais la coupe et la pose des pierres, l'assemblage des cintres de charpente et la manière de décintrer les voûtes ont exigé de l'artiste des manœuvres qui dépassaient son temps.

L'établissement des chemins et des ponts qui conduisent de Paris jusqu'aux extrémités du royaume de France, contrairement à ceux qui étaient dans l'antiquité trop souvent destinés à favoriser les vues ambitieuses des conquérants, ne devait pour Perronet servir qu'au bonheur d'un peuple humain et civilisé, que procurer des avantages à l'agriculture et au commerce en augmentant en même temps les revenus de la Couronne et donner « plus d'aïsance aux sujets de Sa Majesté ».

Plus de 600 lieues de voies carrossables ont ainsi été ouvertes, rectifiées et plantées d'arbres sous la direction de ce grand ingénieur. Pour accomplir ses travaux Perronet redoublait d'ingéniosité. Il est l'inventeur d'une scie à repérer les pieux sous l'eau, d'une drague pour curer les ports et les rivières, d'un tombereau inversable qui a la forme d'un camion prismatique et de nombreuses autres machines.

\* \* \*

Les années ont passé, Jean-Rodolphe Perronet est maintenant très âgé; à Louis XV qu'il a connu enfant, a succédé Louis XVI. Par décret du prévôt des marchands et grand trésorier Louis Le Pelletier, du 23 septembre 1786, Perronet a été chargé d'exécuter la décision royale prévoyant la construction d'un pont dit Louis XVI en face de la place

Louis XV. Deux ans après, les travaux étaient assez avancés pour qu'on pût sceller dans le corps de la pile la plus rapprochée de l'actuelle place de la Concorde une boîte contenant six médailles dont une en or représentant le roi et sur le revers une perspective du monument. Sur la boîte, une inscription décrivait brièvement la pose de la première pierre et déclarait expressément que le pont était exécuté selon les dessins et sous la conduite de Jean-Rodolphe Perronet.

Cependant la Révolution approchait. Notre compatriote avait projeté pour les arches un système de colonnes, de manière à former une sorte de portique régnant sur toute la longueur de l'œuvre. On dut activer les travaux par crainte des événements, simplifiant les colonnes mais laissant à l'ensemble ses proportions qui en font une œuvre si remarquable. De larges empattements autour des piles et des culées devaient permettre de l'élargir.

La prise de la Bastille, loin d'interrompre servirent à construire la partie supérieure du pont. Lorsque les dernières pierres furent posées, en 1793, la tête du roi venait de tomber sous la guillotine dressée en face, sur la place qui portait le nom de son grand-père.

Depuis 1795, l'ancienne place Louis XV et le pont construit par Jean-Rodolphe Perronet portent le nom de la Concorde, n'ayant repris leur ancienne désignation royale que pendant la Restauration. L'illustre architecte originaire de Château-d'Œx, dont tant de nos compatriotes ont parcouru les routes et franchi les ponts sans se demander qui les avait construits, avait 85 ans quand le pont de la Concorde fut terminé. Il mourut l'année suivante sans lui avoir connu ce nom qui n'eût pas manqué de lui plaire plus que celui de la Révolution.