

NECROLOGIE

M. Gustave Eiffel.

M. Gustave Eiffel, l'ingénieur universellement connu, est décédé à Paris, le 28 décembre, à l'âge de 91 ans.

Né à Dijon le 15 décembre 1832, M. Eiffel était sorti de l'Ecole Centrale des Arts et Manufactures en 1855, et était entré de suite dans l'industrie des travaux publics et des constructions métalliques. Après avoir participé à la construction de divers ouvrages, notamment à celle du grand pont du chemin de fer, à Bordeaux, il avait été officiellement chargé d'établir les calculs de la Galerie des machines de l'Exposition universelle de 1867, à Paris. Peu après, il eut à exécuter des ouvrages métalliques très importants, notamment, en 1875, le pont du chemin de fer Maria Pia (*), sur le Douro, à Porto, de 160 mètres d'ouverture.

Après le pont Maria Pia, M. Eiffel construisit, sur des principes analogues, le viaduc de Garabit, sur le chemin de fer de Marvéjols à Neussargues, dont le projet avait été étudié par Léon Boyer, Ingénieur des Ponts et Chaussées. Cet ouvrage, dont l'arche principale a 165 mètres d'ouverture, consacra définitivement sa réputation.

Nous ne citerons pas les nombreux ponts ou viaducs construits par lui, mais nous mentionnerons particulièrement le type de ponts démontables qu'il a créé et qui a rendu de grands services dans certaines occasions.

Toutefois, de tous les ouvrages construits par M. Eiffel, celui qui lui a valu vraiment une renommée mondiale, c'est, incontestablement, la Tour de 300 mètres, édiflée au Champ-de-Mars, à Paris, pour l'Exposition universelle de 1889. On se rappelle qu'elle fut la plus grande attraction de cette Exposition. Cette construction hardie, à la fois si robuste et si grêle, eut le don de provoquer les critiques des architectes habitués aux constructions massives en pierre de taille. Depuis, l'œil s'est peu à peu habitué à ce monument d'un caractère si spécial.

Aussi, lorsque la concession de vingt ans en vertu de laquelle la Tour avait été édiflée arriva à expiration, on ne songea guère à en réclamer la démolition. Une nouvelle concession en prorogea la durée jusqu'en 1926 (†) et on ne saurait trop s'en féliciter, quand on songe, non seulement aux diverses expériences qu'elle a permis de faire, mais surtout aux services qu'a rendus pendant la guerre le puissant poste de T. S. F. qui y a été installé.

(*) Ne pas confondre ce pont avec son voisin, le pont Louis I^{er}, construit également sur le Douro, en 1861, à la suite d'un concours international, par le regretté M. Bezzi, qui est un pont-voie de 172 x 56 d'ouverture et qui est basé sur un principe un peu différent.

(†) Voir, à ce sujet, le *Génie Civil* du 12 mars 1910 (t. LVI, n° 12, p. 260).

L'idée d'utiliser la Tour autrement que pour l'ascension des visiteurs, avait d'ailleurs conduit M. Eiffel à entreprendre, dès 1900, d'intéressantes expériences sur la chute des corps, la vitesse du vent, etc. En 1909, il installa au Champ-de-Mars son premier laboratoire aérodynamique, où il put réaliser des études très remarquées sur les hélices aériennes. Peu de temps après, il créa rue Boileau, à Auteuil, un laboratoire beaucoup plus important (†) où il est possible de faire des essais sur de véritables modèles d'avions à dimensions réduites, au moyen d'un puissant ventilateur aspirant et d'un ajutage divergent appelé diffuseur.

Les travaux variés exécutés dans ce laboratoire ont acquis une grande célébrité dans les milieux spéciaux; aussi, quand M. Flandin, sous-secrétaire d'Etat, le reçut à titre de don gracieux, en 1921, pour les Services techniques de l'Aéronautique, il adressa, du haut de la tribune de la Chambre des députés, à M. Eiffel, avec ses vifs remerciements, un brillant hommage pour les services qu'il avait rendus.

Cet ingénieur, aussi habile que hardi, avait écrit des notices sur la plupart des ouvrages construits par lui. Nous ne rappellerons ici que les ouvrages importants relatant les expériences exécutées dans son laboratoire aérodynamique: *La résistance de l'air et l'aviation* (1914); *Nouvelles recherches sur la résistance de l'air et l'aviation* (1914); *Résumé des principaux travaux exécutés pendant la guerre au laboratoire aérodynamique Eiffel* (1915-1918).

Ajoutons en terminant que M. Eiffel, qui était officier de la Légion d'honneur depuis 1889, était président d'honneur de la Société des Ingénieurs civils de France et membre de plusieurs Sociétés savantes étrangères. Il avait été président de la Société amicale des Anciens Elèves de l'Ecole Centrale des Arts et Manufactures et l'un des fondateurs du *Génie Civil*.

Les obsèques de M. Eiffel ont eu lieu à Paris, le 31 décembre, en l'église Saint-Philippe-du-Roule. Il a été inhumé au cimetière de Levallois-Perret, commune de la banlieue de Paris où se trouvent ses anciens ateliers. Ceux-ci sont devenus, depuis un certain nombre d'années, la propriété de la Société de Constructions de Levallois-Perret, à la tête de laquelle se trouve l'un de ses plus anciens et plus distingués collaborateurs, M. Maurice Kœchlin. Parmi les discours qui ont été prononcés sur sa tombe, nous citerons ceux de: M. Léon Guillet, directeur de l'Ecole Centrale, président de la Société des Ingénieurs civils; de M. Henri Garnier, président de l'Association des Anciens Elèves de l'Ecole Centrale; du comte de La Vaux, vice-président de l'Aéro-Club de France; du général Ferré, membre de l'Institut, etc.

(†) Voir la description de ce laboratoire dans le *Génie Civil* du 3 avril 1921 (t. LXXXVII, n° 14, p. 325).