Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 50 (1924)
Heft: 14

Vereinsnachrichten

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: 21.07.2025

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

se manifeste à nouveau, mais la tâche est ardue, l'esprit public est désorienté, l'équilibre financier de l'Etat, des cantons et des communes, de la grande industrie est précaire, le chômage est important. Mais à ce jour la confiance, la bonne volonté et l'ordre renaissent. La Société vaudoise prend position dans certaines questions d'intérêt public, qui pouvaient constituer une menace pour le labeur technique. Elle encourage la publication d'ouvrages d'art, tels « La Maison bourgeoise dans le canton de Vaud », décrivant les édifices intéressants de notre pays.

Ceux qui ont assumé la tâche de présider et de diriger les destinées de la Société vaudoise durant les cinquante dernières années ont toujours eu pour iédal de travailler pour les intérêts supérieurs du Pays tout entier. Nous leur adressons ici un hommage reconnaissant.

La Société vaudoise des ingénieurs et des architectes qui célèbre cette année son cinquantenaire continuera, à l'avenir, à assumer la tâche qui lui incombe, à savoir de faire progresser les sciences techniques, d'en défendre les intérêts généraux et d'entretenir chez ses membres le sentiment de la dignité professionnelle. Cette tâche reste le plus sûr garant de son développement futur et de sa prospérité.

J.-H. Verrey, président.

Lausanne 12 juin 1924.

Le cinquantenaire de la Société vaudoise des Ingénieurs et des architectes.

La commémoration du cinquantenaire de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes, organisée avec succès par un comité actif et dévoué, s'est déroulée en présence d'une grande affluence de participants et conformément au programme détaillé que nous avons publié.

Relevant les principaux moments de ces manifestations, nous reproduisons les notes sur lesquelles M. *Julien Chappuis* s'est appuyé pour féliciter les récipiendaires du diplôme d'honneur ou de « membre émérite ». M. J. Chappuis étant aussi un des fondateurs de la Société, c'est le président qui lui a remis le diplôme d'honneur en rappelant les principaux faits de sa carrière marquée par nombre de travaux mémorables dans les domaines les plus divers de la science technique (travaux hydrauliques, chemins de fer, constructions métalliques, mines, ponts, industrie chimique, etc.).

Diplômes d'honneur.

Sur 123 membres fondateurs 7 seulement sont encore vivants.

Piccard Paul, ancien professeur, ingénieur à Genève, *fondateur*. — Ancien professeur à l'Université de Lausanne. A apporté de grands perfectionnements dans les turbines hydrauliques et dans l'évaporation des eaux salées. Constructeur des premières turbines du Niagara.

Chaudet Henri, architecte à Clarens, *fondateur*. — A collaboré comme constructeur au développement de la contrée de Vevey à Villeneuve depuis 1870.

Landry John, ingénieur et architecte à Yverdon, *fondateur*. —Ancien syndic d'Yverdon. Ancien président de la Société d'histoire et d'archéologie. Doyen du Grand Conseil vaudois. S'est intéressé à tous les travaux effectués depuis 1870 à Yverdon, spécialement au Chemin de fer Yverdon-Sainte-Croix dont il est administrateur délégué depuis l'origine.

Colomb Emile, ingénieur à Lausanne, *fondateur*. — A fait toute sa carrière dans les chemins de fer suisses. A commencé par être adjoint de l'ingénieur de la voie du Lausanne-Fribourg-Berne pour terminer sa carrière comme membre de la direction générale des C. F. F.

Odier Albert, ingénieur à Genève, *fondateur*. — A commencé sa carrière comme adjoint de l'ingénieur de la ville de Genève, ensuite ingénieur à la correction des eaux du Jura section bernoise, puis à la construction de la ligne Yverdon-Payerne-Fribourg et a terminé sa carrière comme ingénieur de la ville de Genève.

Crausaz Jules, ingénieur à Lausanne, *fondateur*. — A fait toute sa carrière dans les chemins de fer de la Suisse romande et a terminé comme chef de la section Saint-Maurice-Lausanne-Genève.

Chappuis Julien, ingénieur à Lausanne, *fondateur*. — Ingénieur des ateliers G. Bridel à Yverdon. Chef du service des ateliers de la J. G. K. à Nidau. Entrepreneur de travaux publics en France et en Suisse.

Les précédents constituent les sept fondateurs de la Société vaudoise des ingénieurs et architectes encore vivants.

Suite des membres d'honneur.

Fraisse Albert, ingénieur à Lausanne. — A fait toute sa carrière dans les chemins de fer du sud de l'Autriche ; s'est retiré lorsqu'il était sous-directeur des chemins de fer du sud de l'Autriche à Trieste.

Butticaz Constant, ingénieur à Lausanne. — Ancien président de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes. A travaillé de 1870 à 1889 avec l'ingénieur J. Chappuis en France à la construction du barrage éclusé de Méricourt sur Seine et en Suisse à l'entreprise des forces motrices du Rhône comme chef de service. Puis a passé au service de la ville de Genève comme directeur des Services industriels, depuis 1912 est ingénieur-conseil à Lausanne.

Diplômes aux membres émérites

faisant partie de la Société vaudoise depuis plus de quarante ans.

Verrey Henri, architecte à Lausanne, entré en 1875. — A sa sortie de l'Ecole des ingénieurs à Lausanne en 1872 a continué ses études d'architecte à Dresde, Stuttgart et Paris. Rentré à Lausanne a construit les sanatoria de Leysin et de nombreux hôtels en Suisse et en France. Ancien président de la Société.

Grenier William, ingénieur à Lausanne, entré en 1875. — Professeur de mécanique puis directeur de l'Ecole des ingénieurs de Lausanne, depuis 1895 ingénieur civil à Lausanne.

Cornaz Maurice, ingénieur à Lausanne, entré en 1876. — Ingénieur mécanicien à Evian, à Neuveville et à la Compagnie de Navigation, puis directeur technique de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman.

de Coppet Frédéric, ingénieur à Lausanne, entré en 1876. — Ancien professeur de mathématiques et de dessin à l'Ecole industrielle de Lausanne.

Melley Charles, architecte à Lausanne, entré en 1881.

de Blonay Aimond, ingénieur à Berne, entré en 1881. — Conducteur de travaux en France. Sous-ingénieur aux chantiers de la Buire à Lyon, fondeur en cuivre à Lyon. Ingénieur au contrôle des chemins de fer à Berne.

Gautchy Alfred, ingénieur à Lausanne, entré en 1884. — A fait toute sa carrière dans les chemins de fer de la Suisse romande.

Boucher Anthelme, s'est spécialement occupé de la captation des forces hydrauliques, a construit à Vouvry la première usine à très haute chute.

Après la remise des diplômes, M. le Dr *F. Porchet*, président du Conseil d'Etat vaudois, a décrit, avec une élégante concision, les principales étapes de l'évolution des sciences appliquées aux arts de l'ingénieur et de l'architecte. Nous sommes heureux de pouvoir reproduire in extenso cette allocution qui a été chaleureusement applaudie.

« Monsieur le président, Messieurs,

» Le programme que vous avez élaboré pour cette journée confie au président du gouvernement vaudois le privilège de présenter à la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes les prémices des félicitations et des vœux dont elle sera sans doute comblée en ce jour.

» Le Conseil d'Etat et les pouvoirs publics en général vous les offrent avec joie et sincérité. Ils y joignent l'expression de leur gratitude pour la collaboration compétente, efficace et dévouée apportée au développement du pays durant ce demi-siècle, par les ingénieurs et architectes vaudois, soit à titre individuel, soit collectivement par votre active Société.

» Le temps très limité dont je dispose ne me permet pas de justifier comme il le faudrait ces sentiments. Mais il serait injuste à votre égard, Messieurs, de ne pas tenter néanmoins d'aviver leur expression par le témoignage de quelques faits.

» Même dans le canton de Vaud — où pourtant la sociabilité est proverbiale — il est méritoire de fêter le cinquantenaire d'une société, car c'est le témoignage d'une belle vigueur organique.

» Ce témoignage est plus éloquent encore pour une société d'ingénieurs et d'architectes unissant des hommes dont la différenciation professionnelle, déjà nette en 1874, n'a fait que s'accentuer depuis lors.

» A ce mérite de cohésion et de longévité s'ajoute celui d'activité intense. Vouloir caractériser celle-ci serait tenter de faire, en quelques minutes, l'histoire des progrès techniques au cours de cinquante années chevauchant sur le XIXe et le XXe siècles, c'est-à-dire durant la période des progrès prodigieux de la science et de ses applications. Ce serait là inconscience ou témérité.

» Vous m'approuverez si je me borne donc à tracer en quelques traits sobres et rares l'esquisse — un peu incohérente et largement incomplète — de l'évolution de problèmes techniques dont l'étude, la solution et la mise en pratique ont constitué pour une large part l'activité des membres de la Société aujourd'hui jubilaire.

» Il y a cinquante ans, Messieurs, c'était, chez nous, dans les fonctions des relations sociales comme dans l'industrie, la maîtrise de la vapeur, génératrice d'énergie dans les moteurs fixes ou mobiles. La locomotive triomphe ; au cours des décades suivantes, elle acquiert une rapidité et une puissance croissantes. Précédée d'œuvres d'art grandioses, elle s'élance au-dessus des vallées et des gorges, traverse les montagnes ou s'accroche à leurs flancs. Non satisfaite d'avoir supplanté l'antique diligence sur les routes de grande communication, à la tête des chemins de fer routiers elle tente de s'emparer aussi du trafic régional.

» Mais là une rivale l'arrête : l'électricité. Les fondateurs de votre Société connaissaient encore fort peu de chose du domaine de l'utilisation de l'énergie électrique, dans lequel aujourd'hui l'enseignement entraîne déjà nos jeunes collégiens. C'étaient alors de modestes génératrices, actionnées tout au plus par la vapeur, produisant le courant continu à basse tension, transportable à très faible distance seulement. Tandis qu'aujourd'hui... mais vous m'en voudriez d'insister puisque même les collégiens connaissent les principes de l'alternatif et du continu, des génératrices, des moteurs, des transformateurs, des transports d'énergie par fils et les mystères des ondes hertziennes.

» Ce dont nos collégiens ne comprennent peut-être pas toute la signification économique et sociale, c'est l'envahissement de la route par le chemin de fer ou le tramvay électriques, puis la substitution progressive de la vapeur par le courant sur le réseau général des chemins de fer ; c'est surtout l'amorce de ce renversement économique : la Suisse jusqu'ici importatrice d'énergie sous forme de charbon devenant exportatrice de forces par câble électrique. Pour cela il fallut utiliser les forces hydrauliques, puis réaliser une idée bien audacieuse : l'accumulation saisonnière d'énergie derrière de grands barrages alpins.

» Mais en technique, comme ailleurs, les hégémonies sont instables. A peine a-t-on créé le terme de « règne de l'électricité » pour désigner une période où tout semblait devenir électrique, que surgit un nouveau rival dans le monde du merveilleux : le moteur à explosion, puissant et léger. En quelques années il crée en particulier l'automobilisme et l'aviation.

» MM. les ingénieurs, vous aviez bordé de voies ferrées électriques nos routes qu'on croyait délaissées à jamais par le progrès ; aujourd'hui vous devez tenir des congrès de spécialistes pour tenter de résoudre ce « problème de la route », que l'automobilisme a fait brusquement surgir. On a conduit dans des musées historiques les dernières grandes diligences et voici le postillon fédéral franchissant à nouveau les passages alpins : il a remplacé, il est vrai, les rênes de l'antique attelage par le volant de l'auto-car.

» MM. les architectes, vous aussi avez subi la rude épreuve d'une évolution presque tyrannique des exigences de votre art et de votre technique.

» A l'époque où votre Société est née, l'édifice public comme la maison d'habitation ne se différenciaient guère dans leurs formes, structure et aménagement, des constructions du début du XIXe siècle. Tout au plus dans les villes progressistes signalait-on, dans les avis de location d'appartements luxueux, la présence dans ceux-ci de l'eau et du gaz !

Votre Société a vécu toute la période d'intense transformation de l'art et de la science de l'architecte.

» Aujourd'hui l'édifice public et la maison bourgeoise soignée sont de petites usines dans lesquelles architecte et ingénieur distribuent non seulement l'eau, le gaz et l'air, mais aussi les calories, les watts, même les frigories, tout cela pour satisfaire aux exigences d'un confort raffiné ou aux nécessités de services hospitaliers ou industriels.

» De son côté la construction de la maison plus modeste pose entr'autres le captivant problème du logement familial à bon marché dont l'étude est une liaison entre cette science qui est aussi un art, l'*urbanisme* et cette science devenant parfois une politique, la *sociologie*.

» Mais, Messieurs, je dois me borner et taire de multiples autres témoignages des progrès de tous ordres qu'ingénieurs et architectes ont contribué à réaliser dans notre pays au cours des cinquante années d'activité de votre Société. Votre *Bulletin vaudois* devenu ensuite *Bulletin technique de la Suisse romande*, les jalonne dans ses volumes.

» Mais je ne saurais terminer cette allocution sans brièvement commenter des faits peut-être moins visibles à l'observation populaire, mais d'une signification profonde, me semble-t-il.

» Jusqu'au milieu du XIXe siècle les techniciens avaient à leur disposition les seules matières premières connues déjà au moyen âge et même dans l'antiquité : la pierre naturelle et la brique, les bois, les métaux, les chaux et ciments. Toutes sont encore d'un usage courant, mais elles sont en concurrence aujourd'hui avec des formes d'elles-mêmes si modifiées par la science ou la technique qu'elles constituent des matières premières vraiment nouvelles par leurs propriétés, si ce n'est par leur substance.

» Il ne déplaît pas au chef du Département de l'agriculture de ce canton de constater tout d'abord la belle défense du bois naturel dans ses applications techniques. Non seulement il a conservé d'importants débouchés — par exemple les traverses de chemin de fer, où ni le métal ni le béton n'ont pu le remplacer avantageusement — mais il est devenu indispensable ailleurs, ainsi pour le cintrage et le coffrage de multiples travaux en pierre ou béton. A-t-on inventé le bois artificiel ? Non... Mais en sectionnant les fibres, puis en juxtaposant judicieusement des fragments de bois, on a réalisé ces charpentes cintrées aussi élégantes que légères ou ces ailes d'hélices d'aéroplanes, légères mais puissamment cohérentes qui ont offert aux architectes et ingénieurs des solutions irréalisables avec le bois au naturel ou d'autres matériaux.

» La pierre artificielle a permis aux architectes la décoration habile de grandes façades monolithes et la restauration économique de celles dont les siècles avaient défraîchi les surfaces.

(A suivre)