

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 64 (1938)
Heft: 24

Artikel: [s.n.]
Autor: Chillon
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-49250>

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: 30.06.2025

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

hydraulique de l'usine de Vouvry par l'aménagement d'une seconde prise d'eau permettant d'utiliser le lac de Tanay jusqu'à 23 m de profondeur.

L'organisation des services d'autobus à Montreux, puis à Vevey.

La construction, de 1927 à 1929, de l'Usine de Sembrancher¹ utilisant les eaux de la Dranse d'Orsières.

Enfin, l'exécution d'une multitude de travaux qui, s'ils furent d'importance secondaire par leur ampleur, n'en méritent pas moins une mention toute spéciale de par les nombreux problèmes qu'ils posaient dans les domaines de l'électricité, de la mécanique, du génie civil, de l'hydraulique et de la technique ferroviaire.

Toutes ces constructions témoignent de la très grande activité que l'administrateur-délégué de la « Romande » déploya pendant les 43 années qu'il a consacrées au service des entreprises électriques d'une partie du pays romand. Il fut secondé dans sa grande tâche par d'excellents collaborateurs, ingénieurs, techniciens et praticiens, dont les principaux furent MM. Théophile Rau, à Aigle, Louis Dénéréaz à Blonay, Paul Schmidhauser, à Clarens, et, depuis 1930, son fils M. Pierre Payot, à Clarens, auquel nous souhaitons de suivre le bel exemple que lui donne son père.

Ajoutons qu'il prit une part active et fut un conseiller qualifié, expérimenté et écouté, dans le grand œuvre hydro-électrique de la Suisse romande connu sous le nom de « La Dixence ».

A côté de cette activité régionale, M. Payot fit partie, pendant quelques années, du Conseil de l'Union des chemins de fer secondaires suisses. Il fut le président de la Section I, qui s'occupe plus spécialement des tramways, et déclina l'offre qui lui fut faite de présider l'Union.

Il est, aujourd'hui encore, vice-président de l'Union des Industriels valaisans et continue à exercer sa précieuse activité comme administrateur-délégué de la Société romande d'Electricité, à laquelle, nous l'espérons, il sera donné de bénéficier durant de nombreuses années encore, des remarquables qualités qui font de lui un ingénieur de grande classe dont notre pays peut s'honorer à juste titre.

E^e D.

Le Bulletin technique de la Suisse romande, qui s'honore aussi de compter en la personne de M. Henri Payot un ami et un collaborateur, s'associe à cet hommage et, tout particulièrement, aux vœux qui le terminent.

CHILLON

Au cours de la controverse qu'a déclenchée la publication, dans notre numéro du 19 juin dernier, d'un article intitulé « Chillon », on nous a signalé la note que M. E. Lateltn, architecte cantonal de Fribourg, membre de la Commission fédérale des monuments historiques, a fait paraître dans les « Nouvelles Etrennes Fribourgeoises », de 1936. Nos lecteurs nous sauront gré de reproduire ce remarquable document versé dans un débat où pas mal de propos inconsidérés ont été proférés. — Réd.

Les lecteurs des *Nouvelles Etrennes Fribourgeoises* de 1935, qui connaissent Chillon, auront-ils été très surpris et auront-ils souri plus d'une fois à la lecture de l'article intitulé « L'Enigme de Chillon » de M. le Dr André Equey.

Ce dernier fait preuve, dans cet article, d'une imagination des plus fécondes et d'un très haut degré de fantaisie, mais de très peu de science, de sérieux et d'esprit critique.

Il s'attaque principalement à l'ouvrage très remarquable

que M. le professeur Albert Néf a écrit sur le château de Chillon et, indirectement aussi, aux membres de la commission technique qui se sont occupés des explorations et de la restauration de Chillon.

Rappelons brièvement que dès 1892, M. Albert Néf, alors architecte au Havre, entreprit des recherches et des études à Chillon même qui lui valurent, déjà en 1895, sa nomination comme membre de la commission technique, puis peu après, celle comme architecte du château de Chillon dont il exécuta les relevés et les explorations archéologiques. Il a donc été l'âme de ces importants travaux.

Il eut comme collaborateurs, au sein de la commission technique, MM. Assinare, architecte de l'Etat de Vaud ; Châtelain, architecte à Neuchâtel ; Fivel, architecte à Chambésy ; J.-R. Rahn, professeur à l'Université et au Polytechnicum de Zurich ; Henri Geymuller, architecte, correspondant de l'Institut de France puis, plus tard, MM. Simon et Bron, architectes de l'Etat, M. le Dr Zemp, professeur à l'Université et au Polytechnicum de Zurich, enfin M. O. Schmid, architecte-adjoint actuel du château de Chillon.

Aussi peut-on dire que les Autorités ont confié les travaux de restauration et d'exploration de ce monument historique, unique en Suisse, à des hommes de science, capables et très spécialisés dans ces questions.

Notons, en particulier, que des sondages très serrés et minutieux ont été effectués sous les pavages des diverses cours, sous les dallages des différents locaux, et même, avec l'aide de scaphandriers, jusqu'à 35-40 m au-dessous du niveau du lac, afin de posséder des profils très exacts de la roche naturelle.

Mais venons-en à l'article de M. Equey.

Celui-ci relève tout d'abord l'inscription trouvée sur la paroi orientale de la chambre du Duc telle que l'a exactement reproduite M. Néf, dans son ouvrage : « Belle prison, laides amour - (e) - s (*sic*) jamais ne furent... 1616 » et que M. Equey interprète à sa façon, de la manière suivante : « Laides prisons, belles amours furent toujours » !!!

Il décrit, en accompagnant sa prose de croquis, la reconstitution du château de Chillon au XII^e siècle et vers 1250. Selon lui, pendant la première période, le château n'occupait que la moitié nord de la presqu'île rocheuse de Chillon qui aurait été séparée de la partie sud par un fossé entaillé dans le rocher et que l'on aurait franchi par un pont-levis, à proximité du grand donjon. Toujours selon M. Equey, l'enceinte primitive aurait eu, à ce moment-là, une forme trapézoïdale, trapèze dont la base, au sud, aurait été bornée par le donjon lui-même et par un corps de logis.

M. Equey n'est pas sérieux dans son travail ; il ne s'est pas donné la peine d'examiner minutieusement sur place le caractère des diverses maçonneries des murs, et l'état de la roche, ni de consulter les plans de relevés et des explorations, car, en le faisant, il aurait pu constater que là où il entrevoit un fossé, la roche naturelle massive est à 40 cm seulement au-dessous du pavage actuel de la cour, près du grand donjon. Cette roche est à 9,50 m au-dessus du niveau des hautes eaux du lac, et le pavage en est donc à 9,90 m.

L'examen sur place des murs d'enceinte lui aurait aussi démontré que ceux-ci, avant 1250 déjà, se prolongeaient au sud du grand donjon, soit jusqu'à la cour D du plan officiel et qu'ainsi le plan de la première enceinte n'avait pas une forme trapézoïdale comme il le prétend, mais une forme de losange très allongé.

M. Equey, toujours avec une imagination et une fantaisie déconcertantes, nous explique que la Tour dite de l'Horloge était autrefois ajourée, entre ses contreforts, de manière à permettre aux barques ou carènes de pénétrer dans un port intérieur qu'il suppose avoir existé à l'emplacement de la cour D. Là encore son imagination le sert très mal, car à l'endroit où il reconstitue un chenal aboutissant à une prétendue entrée monumentale, les sondages et explorations ont révélé que la roche naturelle massive existait à 5,90 m au-dessus du niveau des hautes eaux du lac, et le pavage actuel de la cour D à 6,75 m au-dessus de ce niveau. Ainsi ce pavage n'est qu'à 85 cm au-dessus de la roche naturelle. L'existence de celle-ci exclut absolument toutes les hypothèses fantaisistes de M. le Dr Equey.

¹ Voir description de cette usine, *Bulletin technique* des 28 juin, 26 juillet et 9 août 1930. *Réd.*

Mais allons plus loin. Sous le pavage de la cour *D* on a retrouvé les fondations et une partie de la base des murs de l'ancienne chapelle de forme rectangulaire avec chœur en abside. Or, M. Equey, pour les besoins de sa cause, transforme ces restes de chapelle en tour ronde qu'il couronne d'une grue cabestane à l'usage de son port imaginaire.

Quant à la Tour de l'Horloge qu'il veut voir ajourée pour l'accès de son port, il aurait bien fait de l'examiner plus minutieusement. Il aurait peut-être constaté, même en n'étant pas spécialiste, que la maçonnerie des murs de la tour, derrière les remplissages du 15^e siècle, entre les contreforts surmontés d'un arc ogive, était de la même époque que ces contreforts, soit de la période 1250-1336. Enlevez les remplissages du XV^e siècle, il reste encore la maçonnerie du XIII^e siècle, époque de la construction de la tour elle-même.

M. Equey parle d'une porte monumentale donnant sur le prétendu port et située dans l'axe de la façade sud du bâtiment *B*, entrée monumentale qui aurait donné accès aux salles inférieures des bâtiments *Q*, *S* et *U* dont il fait une seule et même grande galerie qu'il appelle l'Avenue monumentale !!!

Or, dans l'axe de cette façade, il n'y a aucune trace de porte ni à l'intérieur, ni à l'extérieur du mur.

La place nous marque pour relever d'autres points erronés de l'article de M. Equey. Nous pensons avoir suffisamment démontré les principales erreurs de cet article dont le but n'était, croyons-nous, que d'assouvir une petite rancune personnelle.

Les lecteurs que la question de Chillon intéresse liront certainement avec plaisir les ouvrages suivants : « Chillon, t. I, la Camera Domini », 1908, de M. A. Næf ; « Les châteaux suisses. Chillon » (Boissonnas, 1922), de M. A. Næf ; « Château de Chillon. La chapelle, le donjon, le bâtiment du Trésor », t. I, 3 conférences (Librairie Bonnard), également de M. A. Næf.

ASSOCIATION SUISSE POUR LA NAVIGATION DU RHÔNE AU RHIN

Section vaudoise.

A l'occasion de l'assemblée générale annuelle de la section vaudoise de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin, le président de cette section, M. A. Paris, professeur à l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne, rappela les buts visés par ce groupement, précisa l'état actuel de la question de la navigation du Rhône au Rhin et insista sur la nécessité d'intensifier la propagande, en particulier lors de l'Exposition nationale de Zurich.

Les questions de navigation intérieure ont pris en Suisse au cours de ces dernières années un réjouissant développement. On connaît le succès incontesté du port de Bâle et pour peu que les projets d'aménagement du Haut-Rhin entre Bâle et Constance se réalisent, la liaison navigable avec Ulm et le Danube pourrait ne pas tarder. De plus, une troisième liaison est celle du bassin du Pô visant Gênes et Venise. La construction projetée d'une écluse à Sesto-Calende, à l'extrémité sud du lac Majeur, et sa liaison navigable au réseau du Naviglio Grande de Milan, n'offrirait aucune difficulté notable.

Mais ces liaisons navigables ne sauraient suffire. A l'heure actuelle, le fait de dépendre exclusivement du réseau rhénan, pour son grand trafic de navigation, constitue pour la Suisse un défaut d'équilibre, nuisible toujours et dangereux le cas échéant. Nous avons besoin de l'attache occidentale au Rhône français, seule capable de nous assurer la sécurité de nos relations en tous temps en cas de conflit européen en particulier.

Le premier but de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin, la raison actuelle de son existence est de préparer en Suisse le « climat » qui favorisera la réalisation de l'entrée navigable la plus difficile, celle qui se fera en vainquant les gorges de Bellegarde et les engravements du Rhône entre Seyssel et Sault-Brenaz, à l'aval du lac du Bourget, en aménageant le Rhône genevois et en régularisant le niveau du Léman. Ce sera enfin la possibilité de créer par le passage du port de la Praille à Genève au Léman, une amorce du futur

canal d'Entreroches vers les lacs jurassiens et l'Aar, puis au bassin du Rhin ; c'est donc la perspective d'un vaste « hinterland » des ports français de Marseille, Sète et Lyon.

En Suisse, l'accord s'est fait entre les trois cantons riverains de Vaud, Valais et Genève au sujet du niveau du Léman. Notre pays est donc en mesure d'entamer la discussion du problème de la jonction navigable du Léman à la Méditerranée. Le temps des décisions paraît approcher enfin.

L'opinion publique a le devoir de s'intéresser à cette question. Malgré les ressources extrêmement limitées de l'Association, son comité central a décidé de participer à l'Exposition nationale de Zurich. La section vaudoise financera cet effort. Le stand de l'Association à l'Exposition comportera, comme premier objet, une maquette des installations portuaires prévues à Genève, avec leur liaison au Léman par le tunnel qui passerait sous Cornavin. Un plan du canal à ciel ouvert (projet Autran) pourra aussi utilement y paraître, car la solution par tunnel n'est pas sans donner du souci à quelques techniciens avertis.

Le second objet exposé sera un grand plan perspectif de la voie suisse Rhône-Rhin complète, de Chancy-Pougny à Koblenz-Waldshut par le Léman, Entreroches, les lacs jurassiens, Soleure, Aarau et Brugg. Un modèle de la nouvelle écluse de Nidau, œuvre dirigée, ces dernières années, par le gouvernement bernois, fera le deuxième tableau d'un triptyque, dont le troisième panneau représentera les projets d'installations du grand port central suisse de distribution à Brugg.

Des documents intéressants compléteront cette exposition et permettront aux visiteurs de mesurer l'ampleur des efforts de l'Association.

Ces efforts seront certainement récompensés. Nombreux sont ceux qui dès aujourd'hui prêtent leur appui à l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin. L'un des moyens de prendre part à son action est de devenir membre de l'une de ses sections.

La lecture des rapports annuels de la Compagnie nationale du Rhône montre l'état actuel du problème de la navigation sur le Rhône français. Voici quelques points pouvant, à ce sujet, servir de repères :

1. Les pourparlers de la Compagnie avec la Chambre de commerce de Marseille, en vue de la réalisation du canal navigable entre Port-Saint-Louis-du-Rhône et Port-de-Bouc, sont sur le point d'aboutir.

2. On travaille actuellement à la régularisation du chenal navigable Soujean, dans le Bas-Rhône à Arles, à l'origine donc du canal dirigé vers Port-de-Bouc. C'est ce passage qui, depuis plusieurs années, oppose les plus grandes difficultés à la navigation.

3. On a décidé d'aménager le Rhône moyen à courant libre, en s'inspirant des travaux de la régularisation du Rhin à l'aval de Bâle, tels que voulus et financés principalement par la Suisse, et qui y ont donné de brillants résultats. Toutefois, lorsque le trafic fluvial se sera beaucoup développé, on pourra revenir à envisager la création d'un canal latéral de bout en bout, si la succession des biefs d'usines au fil de l'eau ne donne pas la satisfaction qu'on en attend.

4. Les travaux du Port Ed. Herriot, à Lyon, ont progressé suffisamment pour que l'on ait pu autoriser l'entrée des bateaux depuis le 31 mars 1937.

5. Pour l'aménagement du Haut-Rhône, un examen approfondi a permis de faire un choix entre les divers tracés de canaux, dont l'étude était poursuivie. Le projet de voie navigable suivant la rive gauche, par le « Canal de Morestel », qui se serait détaché du fleuve à l'aval du barrage de la Chanaz pour aboutir au port industriel de Lyon sans aucun contact avec le Rhône, a été abandonné pour des raisons techniques et économiques ; ceci entre autres à cause de terrains marécageux qui auraient été traversés, et de la présence d'un bief de partage, qu'on aurait dû alimenter par pompage. Les zones d'engrèvement seront évitées grâce au canal, qui passera par Belley, sur la rive droite ; c'est la découverte d'un tracé satisfaisant sur la rive gauche du Rhône, dans la région de l'Ain, à son confluent, qui a rendu tout son intérêt au tracé suivant le lit du fleuve, dans cette région difficile.

6. Les travaux du barrage de Génissiat, sous Bellegarde, avancent d'une manière satisfaisante. L'ouverture de ce grand chantier pourra constituer une première étape dans la réalisation de la voie navigable de Lyon à Genève et au Léman, car le lac de retenue permettra d'établir, quand on le voudra et indépendamment du barrage proprement dit, les ouvrages importants nécessaires à la navigation.