Zeitschrift: Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes

Band: 9 (1883)

Heft: 3

Nachruf: Chéronnet, Victor

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: 13.07.2025

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

à les écouler de distance en distance dans le canal principal. L'espace compris entre ce canal et le fleuve sera utilisé pour des plantation de saules, qui fourniront des matériaux pour l'entretien des digues.

Ce même canal pourra servir plus tard comme fossé de colmatage et permettra de répandre sur les terres l'eau chargée de limon, tout en évitant de multiplier les écluses. Ce système de fossés en arrière des digues est pratiqué, et non sans succès, dans les communes du district de Martigny. Dans cette contrée les canaux d'irrigation proprement dits, semblables à ceux que nous décrirons plus loin, ne se rencontrent que sur les cônes d'alluvion des torrents, dont la surface est assez inclinée pour que l'eau ait l'écoulement voulu et puisse se répandre même dans un terrain meuble. Ces fossés d'irrigation se justifient ici tout particulièrement par le fait que l'eau d'un bon nombre de torrents n'est pas seulement favorable à l'irrigation, mais encore excellente comme engrais.

(*A suivre.*)

NÉCROLOGIE

VICTOR CHÉRONNET

INGÉNIEUR,

DIRECTEUR DES CHEMINS DE FER DE LA SUISSE OCCIDENTALE ET DU SIMPLON.

Nous avons coutume de consacrer dans notre journal quelques lignes à la mémoire de nos collègues que la mort nous enlève. Bien que l'homme distingué que nous avons perdu le 23 juin 1883 ne fît pas partie de notre société, il a joué un rôle si important dans les chemins de fer de notre pays, il a été en relation avec un si grand nombre d'entre nous, que nous nous croyons autorisés à lui accorder ici une place importante.

Victor Chéronnet est né à Paris en juin 1827. Il fit ses études techniques à l'Ecole des mines dont il suivit les cours comme élève externe; après quoi il entra au Conservatoire des arts et métiers en qualité de secrétaire du général Morin, alors directeur de cet établissement. Cette première étape fut pour lui une continuation de ses études; il eut de nombreuses recherches à faire et il eut à sa disposition cette admirable collection qui lui fut un puissant moyen de développer ses connaissances; il suivit, en outre, divers cours scientifiques à la Sorbonne et au Collège de France.

Il débuta dans les chemins de fer, en 1852, sur la ligne de Rhône-et-Loire ou de Lyon à Roanne par Saint-Etienne, la plus ancienne des lignes françaises, qui avait été construite, en 1833, par MM. Mellet, Henry et Marc Séguin. Il remplit, sous les ordres de M. Bazaine, qui était alors ingénieur en chef de cette compagnie, les fonctions d'ingénieur du matériel et de la traction. Il était chargé des études et de la surveillance des livraisons du matériel roulant et en même temps du contrôle de la compagnie sur le service de l'exploitation, exécuté à l'entreprise par la société Parent, Schacken et Cie. Lorsqu'en 1856 cette ligne fut englobée par fusion dans le réseau du Grand Central, dont l'une des principales artères était la ligne de Paris à Lyon par Nevers qui appartenait à l'ancienne compagnie du Bourbonnais, il entra dans cette compagnie sous la direction de M. Job, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Enfin, en 1857, cette compagnie du Grand Central qui devait former un réseau de 1228 kilomètres et qui n'en avait mis en exploitation jusqu'alors que 150, fut elle-même dissoute et démembrée. Ses concessions furent partagées entre les deux compagnies de Paris-Lyon à la Méditerranée et de Paris à Orléans, elles-mêmes nouvellement constituées par fusion. La plus grande partie, la ligne du Bourbonnais et ses embranchements, soit environ 1000 kilomètres, échut au Paris-Lyon-Méditerranée. Vers 1857, M. V. Chéronnet quitta le Grand Central et se rendit en Espagne avec M. Bousson, ancien directeur du Rhône-et-Loire, en qualité de chef de l'exploitation de la ligne de Séville à Xérès et Cadix dont M. Bousson devint le directeur; il ne tarda pas à le remplacer.

Peu de temps après il entra au service d'une des plus puissantes entreprises générales pour la construction des chemins de fer, je veux parler de la maison Parent, Schacken et Cie, et successivement au service des Sociétés Picard, Charles & Cie, Vitali, Charles Picard & Cie, et Ph. Vitali & Cie, restant lié à cette dernière Société à divers titres jusqu'à la fin de son existence. Il participa à la construction des lignes de Cordoue à Malaga, de Ciudad Real à Badajoz.

Il revint en France pour s'occuper de la construction de la ligne de Lyon à Privas par la rive droite du Rhône, puis il alla en Hollande pour diriger la construction de la ligne d'Utrecht à Zwolle et Kampen.

Vers 1862 il commença à s'occuper de la construction des chemins de fer italiens, soit de la traversée des Apennins de Pistoie à Bologne, des chemins de fer méridionaux et calabro-siciliens. En 1865, il se rendit en Sicile pour organiser l'exploitation des lignes de la Calabre et de la Sicile, exploitation dont l'entreprise Vitali, Picard, Charles et Cie avait été chargée après avoir construit ces lignes. Il organisa les divers services de ce réseau, à la tête duquel il resta placé en qualité de directeur de l'exploitation jusqu'au moment où l'Etat reprit l'exploitation de ces lignes.

C'est en 1867, pendant ce séjour en Sicile, où il eut à lutter avec des difficultés de toute nature, que se passa un des épisodes les plus remarquables et les plus honorables d'une vie si bien remplie. Une violente épidémie de choléra venait d'éclater en Sicile et surtout à Messine; la panique s'empara de tout le monde, les fonctionnaires désertaient leur poste. Chéronnet se dévoua pour affronter le péril commun; par ses soins le service sanitaire fut organisé d'une manière sage et intelligente, non seulement pour le personnel du chemin de fer, mais aussi pour les habitants que les fonctionnaires avaient abandonnés. Il ne cessa, pendant toute la durée de l'épidémie, de donner ses soins aux cholériques, relevant le moral de chacun, avec un tact, un courage et une énergie des plus louables. Cette belle conduite fut récompensée plus tard par la croix de la Légion d'honneur et certes, si décoration fut méritée honorablement, ce fut celle-là !

Lorsque, en 1875, il fut appelé à la direction de la compagnie de la Suisse Occidentale, poste qu'il occupa dès le 10 décembre, c'était dans un moment de crise, les affaires de la compagnie étaient embarrassées, des réformes étaient nécessaires, mais celles-ci ne pouvaient se réaliser sans toucher à quelques inté-

rêts particuliers. Cette situation était surtout délicate pour un étranger. Nous ne pouvons mieux faire ici que de citer les paroles prononcées lors de la cérémonie funèbre, le 26 juin, par M. Arthur Chenevière, conseiller national, et par M. Bory-Hollard, président du conseil d'administration de la compagnie.

« Il arriva seul, sans connaître ses collaborateurs, dit M. Chenevière, pour relever dans la confiance publique l'avenir de la compagnie de la Suisse Occidentale; tel était son mandat. Mais cette intelligence d'élite était à la hauteur d'une pareille tâche. Comprenant, avec son tact habituel, qu'il ne devait être ni l'homme d'un parti ni le représentant d'une coterie, et qu'il appartenait exclusivement et tout entier à ses œuvres, il avait, par l'étendue de ses connaissances et par la droiture de son caractère, promptement désarmé toutes les préventions. En même temps qu'il asseyait son ascendant moral vis-à-vis de son personnel, les autorités publiques avaient, de leur côté, promptement reconnu sa compétence et sa noble ambition de se rendre utile; et voici qu'il nous est promptement ravi, dans un moment où son concours pouvait nous être plus précieux que jamais, alors que ses relations avec des compagnies étrangères le désignaient comme un intermédiaire influent entre les sociétés suisses et celles du dehors. »

Oui, le sentiment de crainte avec lequel on aurait pu accueillir le nouveau directeur, en raison des conditions difficiles dans lesquelles il entra dans la compagnie en 1875, ne tarda pas à se dissiper. M. Chéronnet eut bientôt rassuré le personnel de la compagnie par la franchise, la bienveillance et l'aménité des relations qu'à côté de sa fermeté il apportait dans tous ses rapports avec ses subordonnés. « Ceux-ci, de leur côté, dit à son tour M. Bory-Hollard, président du conseil d'administration, gagnèrent bien vite sa confiance. Je n'oublierai jamais cette séance de notre comité où il vint, quelques semaines après son entrée en fonctions, nous déclarer avec une joie bien vive qu'il avait trouvé, à la tête des services de la compagnie, des chefs capables, dévoués, respectables. La glace était rompue; dès lors la confiance et l'amitié ne cessèrent de rendre intimes et agréables les relations du directeur avec le conseil et avec le personnel des services.

» Et comment aurait-il pu en être différemment? Celui qui nous avons perdu était aimé parce que tout en lui était aimable. Il avait une connaissance parfaite de sa spécialité, mais aussi une instruction vaste et profonde, une haute culture. Quel que fût le sujet dont on s'entretînt avec lui, il y avait toujours quelque chose à apprendre dans sa conversation. Travailleur infatigable, il faisait tout avec tant de rapidité et de simplicité que le travail ne paraissait lui coûter aucun effort. A côté de cela, toujours abordable pour tous, il accueillait ceux qui recouraient à ses conseils ou à ses bons offices avec une complaisance qui ne se démentait jamais. Mais cette intelligence supérieure était rehaussée par les plus nobles qualités du cœur. Une droiture parfaite, un dévouement absolu aux intérêts qui lui étaient confiés, une constante sollicitude pour le personnel qu'il dirigeait, la fermeté, la persévérance et, par-dessus tout, la bonté, tels furent les traits de ce beau caractère. S'il fut chéri de tous ses subordonnés, c'est qu'il avait su trouver dans son cœur l'art difficile d'exercer l'autorité sans jamais blesser personne. »

Oui, sa sollicitude pour son personnel fut une de ses constantes préoccupations; un des premiers actes de son administration fut d'élargir encore les bases de la caisse de retraite du personnel, généreuse institution qui fut l'œuvre de ses prédécesseurs, et l'année dernière encore, c'est par son initiative que fut créée la caisse de prévoyance qui forme le développement de cette institution et qui assure le sort des veuves et orphelins des agents de la compagnie.

Son activité à la Suisse Occidentale fut très féconde. Initié à tous les détails des services variés qui étaient placés sous sa direction, il les suivait tous sans s'y attarder et sans perdre de vue l'ensemble. Il sut apporter de grandes économies dans l'exploitation, en coordonnant et en utilisant mieux les forces vives qui y concouraient, en évitant des doubles emplois, en un mot, en organisant le travail. Jamais il ne recula devant une dépense utile et qui avait pour but, non seulement de maintenir en bon état, mais d'améliorer les voies et le matériel, en vue de diminuer, dans l'avenir, les dépenses d'entretien; ou devant les dépenses d'installations qui devaient produire des économies notables tout en améliorant le service. Toutes ses décisions dans ce sens ont été couronnées de succès et l'expérience ne démentit jamais sa clairvoyance.

Il était très versé dans les questions financières, qui lui étaient familières. Parmi les plus importantes de ces questions qu'il a été appelé à traiter, à l'étude et à la réalisation de laquelle il prit une large part, il faut mentionner l'importante convention de février 1878 pour la conversion et la consolidation des emprunts à échéance fixe. La nouvelle compagnie de la Suisse Occidentale avait hérité des anciennes compagnies et avait contracté elle-même divers emprunts formant une somme de 55 millions émis et de 14 millions à émettre et remboursable à diverses échéances fixes, en 1879, de 1880 à 1889, en 1890 et 1891. Ces remboursements pouvaient, suivant les circonstances, créer de sérieux embarras à la compagnie et amener des crises. La combinaison consista à remplacer ces divers emprunts par un emprunt unique de 70 millions, laissant 15 millions de disponible pour les besoins prévus d'amélioration du réseau. Cet emprunt était remboursable par amortissement pendant 74 ans, durée de la concession la plus courte. La somme annuelle à affecter à l'intérêt et à l'amortissement de ce nouvel emprunt ne dépasse guère la somme que représentait l'intérêt seulement des anciens emprunts à échéance fixe que ce nouvel emprunt a remplacé. Il suffit d'énoncer ces conditions générales pour faire saisir la haute portée de cette sage et intelligente combinaison.

M. Chéronnet, dès son entrée en fonctions dans la compagnie, voua toute sa sollicitude à l'importante question du percement du Simplon. Il entrevit là l'avenir de la compagnie de la Suisse Occidentale et la prospérité de toute cette contrée de la Suisse romande qui est desservie par notre réseau. Il avait l'intime conviction qu'en faisant tous ses efforts et en usant de toute son influence pour procurer la réalisation de cette œuvre grandiose, il rendrait un grand service à la France, sa patrie, et son zèle pour les intérêts qui lui étaient confiés s'alliait sur ce point avec son patriotisme éclairé. En 1876 déjà il présenta un projet de fusion du chemin de fer du Simplon avec la Suisse Occidentale. Il ne se laissa pas décourager par le rejet de cette convention par les assemblées générales des deux compagnies; il continua ses efforts dans ce sens et cette fusion finit par se

réaliser en 1881 dans des conditions un peu différentes. Il déployait une grande activité pour persuader les différents intérêts français, et les compagnies de chemins de fer surtout, de l'immense avantage et de la nécessité qu'il y avait pour eux de réaliser cette entreprise. Il était tellement persuadé, tellement convaincu de ce qu'il avançait, il possédait tellement cette question, à laquelle il avait voué tant d'études, qu'il avait la ferme conviction de réussir. Sur son lit de mort une de ses dernières paroles exprimait encore, avec cette ferme conviction, le regret de ne pas avoir pu faire encore davantage pour la réalisation de cette œuvre.

Chéronnet jouissait à juste titre d'une grande considération auprès de ses collègues des autres compagnies suisses qui l'ont unanimement regretté. Dans les conférences on écoutait avec attention ses propositions. Rappelons ici, parmi ses remarquables travaux, l'exposé des motifs de son projet pour la centralisation du matériel roulant des chemins de fer suisses, qui, jusqu'ici, n'a trouvé d'application, et sous une forme mitigée, qu'entre les deux compagnies de la Suisse Occidentale et du Jura-Berne, mais qui, nous n'en doutons pas, finira par se généraliser.

Lors de la cérémonie funèbre, M. le conseiller d'Etat vaudois Berney nous a dit comment il avait su aussi se faire aimer et estimer des pouvoirs publics et des autorités avec lesquelles il était en relation. « Doué d'une hauteur de vues peu commune, dit-il entre autres, il avait compris que les besoins du public se concilient plus souvent qu'on ne le croit ordinairement avec les intérêts des compagnies. Il s'est dès lors toujours montré disposé à tenir un grand compte des intérêts de nos populations et a rendu à notre canton des services réels que nous ne pouvons oublier. »

Un des beaux côtés du caractère de M. V. Chéronnet et un des plus beaux exemples qu'il a su donner à ceux qui l'entouraient et à ses subordonnés, c'était son sentiment du devoir si développé. Jusqu'au dernier jour, alors que la maladie le minait, il est resté à son poste ; malade, presque mourant, bravant les souffrances physiques, il s'est arraché à sa famille pour regagner son poste où il estimait que son devoir l'appelait et pour mourir, le 23 juin, au surlendemain de l'assemblée générale de la compagnie, à laquelle il croyait pouvoir assister ; mais ses forces le trahirent.

Comme d'autres voix, plus autorisées et plus éloquentes, l'ont dit aussi, ne nous laissons pas abattre par la douleur, que l'exemple qu'il nous a donné nous soit toujours présent, suivons-le et nous honorerons ainsi sa mémoire comme elle le mérite.

J. Meyer.

BULLETIN BIBLIOGRAPHIQUE

Examen critique des systèmes d'exécution appliqués à la construction rapide des grands tunnels, par *G. Bridel*, ingénieur en chef de la compagnie du chemin de fer du Gothard. — Lucerne 1883.

Dans cet écrit, condensé en peu de pages, M. Bridel donne une comparaison des deux procédés suivis pour la disposition des chantiers : l'un, la méthode belge, dans les souterrains du mont Cenis et du Gothard, avec galerie en calotte ; l'autre, la méthode anglaise, adopté au souterrain de l'Arlberg, avec galerie de base.

La comparaison de ces systèmes est faite par M. Bridel sous trois points de vue :

1° Influence du système adopté sur la rapidité qu'on peut obtenir pour l'achèvement des parties du tunnel dans lesquelles la galerie est percée.

2° Influence de ce système sur les difficultés à vaincre lorsqu'on rencontre de mauvais terrains.

3° Influence sur les frais de construction.

M. Bridel arrive aux conclusions suivantes :

1° La galerie d'avancement en calotte ne convient pas pour la construction des tunnels dont on excave la galerie au moyen de la perforation mécanique, dans le but de réaliser de forts avancements.

2° *a*) La méthode belge ne présente pas une garantie complète de réussite dans les terrains qui exercent de fortes pressions, ni surtout dans les terrains plastiques.

b) Si dans ces sortes de terrains l'on observe toutes les mesures voulues de précaution, le travail devient extrêmement pénible, lent et cher, sans qu'on soit assuré de réussir.

c) Il n'est pas impossible d'appliquer la méthode anglaise d'excavation à pleine section et d'exécution des maçonneries en commençant par les pieds-droits, quand la galerie d'avancement a été établie au faîte ; mais elle devient également pénible, lente et coûteuse.

d) Enfin la même méthode s'applique parfaitement, même dans les cas les plus difficiles, quand la galerie d'avancement est percée à la base du tunnel.

« On doit donner la préférence à la galerie de base pour tout » tunnel dont l'avancement se fait au moyen de la perforation » mécanique. »

3° *a*) Dès que les travaux d'un tunnel doivent être poussés avec une grande activité, les frais de déblaiement du rocher sont à peu près les mêmes par les deux méthodes, pourvu que la ventilation et l'évacuation des eaux puissent être obtenue d'une manière également parfaite.

b) D'autre part l'évacuation des eaux et une ventilation abondante sont bien plus difficiles à réaliser avec la galerie en calotte qu'avec celle à la base ; de sorte que, sous ce rapport, cette dernière méthode est préférable et que l'effet utile des ouvriers sera meilleur avec la galerie à la base.

c) La mise en dépôt provisoire ; le chargement et le transport des déblais sont bien plus faciles et moins chers avec la galerie de base qu'avec celle en calotte.

d) L'assèchement des chantiers, ainsi que l'entretien et le déplacement des voies de fer et des conduites, sont des opérations très coûteuses avec la galerie en calotte, mais se réduisent à peu de chose avec la galerie de base.

« L'excavation à pleine section et l'exécution des maçonne- » ries seront donc nécessairement plus coûteuses avec la ga- » lerie d'avancement en calotte, dès que la rapidité d'exécution » à obtenir exige l'emploi de la perforation mécanique. »

En terminant, l'auteur croit pouvoir affirmer que, « pour les » tunnels qui doivent être exécutés avec une grande rapidité, » la méthode par galerie à la base est plus économique que » celle par galerie en calotte. »

(Réd.)

LAUSANNE. — IMP. GEORGES BRIDEL.