**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande

**Band:** 73 (1947)

**Heft:** 7

**Sonstiges**

**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**

une cylindrée HP et du volume du réservoir intermédiaire à la cylindrée totale BP sont les mêmes dans les deux cas. Nous supposerons aussi que le mécanisme de distribution est semblable (par exemple une coulisse Walschaerts à distributeurs cylindriques).

A puissance et à consommation spécifique égales, le débit moyen de la vapeur de la chaudière au moteur HP sera le même sur les deux locomotives. Mais il sera fractionné en quatre appels successifs par tour de roue sur la compound à 4 cylindres, et en deux seulement, de même durée, mais de débit double, sur la compound à 3 cylindres. A ce point de vue, la compound à 3 cylindres pourrait être assimilée à une compound hypothétique à 4 cylindres dont les manivelles HP ne seraient pas décalées de 90°, mais de 180° ou de 0° l'une sur l'autre.

Par conséquent, les pertes de charge à travers le surchauffeur supposé identique ne seront-elles pas sensiblement plus élevées sur la compound à 3 cylindres que sur celle à 4 cylindres ?

Sur une compound à 4 cylindres (comme sur une locomotive à simple expansion à 2 cylindres), les 2 cylindres HP admettent alternativement de chaque côté du collecteur du surchauffeur. En principe, la vapeur admise traverse tous les éléments du surchauffeur pour ne passer à droite ou à gauche que dans le collecteur de sortie. Les choses se passent-elles aussi simplement en réalité ?

Si l'on place des pyromètres sur les boîtes à vapeur des deux côtés de la machine, on constate que ces deux appareils n'indiquent pas toujours la même température. Et si l'on force le feu à gauche ou à droite du foyer, on peut faire marquer à volonté la température la plus élevée à gauche ou à droite de la locomotive, dès que la vitesse est un peu élevée. On peut déduire de ces faits qu'à grande vitesse, la vapeur admise par chaque cylindre ne passe en grande partie que par les éléments surchauffeurs se trouvant de son côté ; la moitié gauche du surchauffeur alimente le cylindre gauche, la moitié droite le cylindre droit. Cela revient à n'utiliser que la moitié du surchauffeur aux vitesses élevées, ou à diviser par deux la section de passage de la vapeur à travers le surchauffeur.

Sur la locomotive compound à 3 cylindres, le cylindre HP unique est alimenté par deux tuyaux de prise de vapeur, l'un à droite, l'autre à gauche du collecteur du surchauffeur. Toute la vapeur admise est ainsi contrainte à passer à travers tous les éléments du surchauffeur. Cela revient à doubler sensiblement la section de passage de la vapeur à travers le surchauffeur aux grandes vitesses. Les pertes de charge à travers le surchauffeur de la compound à 3 cylindres ne dépasseront celles constatées sur la compound à 4 cylindres qu'aux vitesses réduites ; aux grandes vitesses, la compound à 3 cylindres ne sera pas inférieure, au point de vue des pertes par laminage, à sa congénère à 4 cylindres.

En théorie, la locomotive compound à 3 cylindres sera légèrement moins puissante et un peu moins économique que celle à 4 cylindres aux petites vitesses ; aux grandes vitesses, elle produira la même puissance avec une consommation d'eau et de charbon égale.

Les essais que la Société Nationale des Chemins de fer Français entreprend actuellement sur un prototype compound à 3 cylindres du type 242, à la fois au banc d'essais de Vitry et par la méthode des locomotives-freins, permettront d'ailleurs de le vérifier expérimentalement.

D'ores et déjà, il semble que, toutes conditions étant égales d'ailleurs, la locomotive compound à 3 cylindres soit sensiblement aussi puissante et aussi économique que celle à 4 cylindres, tout en étant incontestablement plus simple et plus robuste. Si on la compare à une locomotive à simple expansion, on constate qu'elle lui est en tous cas supérieure par la puissance et le rendement ; et si elle est un peu plus compliquée qu'une locomotive à 2 cylindres, elle ne l'est pas plus que celle à 3 cylindres, et moins que celle à 4 cylindres. D'ailleurs la locomotive compound à 3 cylindres ne s'impose que pour une puissance indiquée totale supérieure à 4500 chevaux. Or, en Europe, une locomotive à simple expansion de cette puissance ne peut être construite, elle aussi, qu'avec un moteur à 3 cylindres au moins. Dans ces conditions, on ne pourra reprocher sa complication à la locomotive compound.

Nous tenons à remercier ici M. André Chapelon, ingénieur principal à la division des Etudes de locomotives de la Société Nationale des Chemins de fer Français, à Paris, pour les renseignements aussi utiles qu'intéressants qu'il nous a obligeamment procurés.

# DIVERS

## Une route de tourisme intercantonale[1].

### 1. *Introduction.*

Un problème se pose toujours en Suisse : celui de la traversée des Alpes. Pour aller du nord au sud, il faut franchir la chaîne élevée des montagnes. Par sa position centrale, la Suisse se trouve placée sur les voies de grandes communications reliant les bassins de la Manche et de la mer du Nord, avec ceux de la Méditerranée et de l'Atlantique.

En examinant la carte de l'Europe, on constate qu'à part la route descendant la vallée du Rhône, il faut toujours traverser les Alpes pour aboutir sur le littoral sud et que cette traversée, sauf sur deux points principaux : Col de la Croix-Haute, 1160 m, et Col de Fréjus, 2083 m, passe par le territoire suisse.

Les cols suisses, nous les connaissons tous :
Le passage central, le Saint-Gothard, 2112 m ;
A l'ouest, le Simplon, 2009 m, le Saint-Bernard, 2472 m ;
A l'est, le Lukmanier, 1912 m, le San Bernardino, 2472 m, et le Splügen, 2117 m.

Si l'on veut se rendre de la Suisse romande au Tessin, il faut passer le Gothard en faisant un détour par Lucerne ou, si l'on remonte la vallée du Rhône, escalader la Furka, ou le Grimsel, avec la nouvelle route du Susten.

De la Suisse alémanique, trois grandes routes donnent accès au versant suisse au sud des Alpes : le Lukmanier, le San Bernardino et le Saint-Gothard.

La route du Susten, qui vient d'être ouverte à la circulation, assure par une voie parallèle à la Furka et au Grimsel, le passage de la vallée de l'Aar dans la vallée de la Reuss.

### 2. *Routes projetées.*

La liaison nord—sud est à l'ordre du jour. Parmi les anciens projets d'avant-guerre, le tunnel du Mont-Blanc, par exemple, est périodiquement évoqué. On déclare même que des équipes d'ouvriers sont à pied d'œuvre, prêts à donner le premier coup de pioche.

On parle également, à nouveau, du Grand-Saint-Bernard, du col Ferret. On découvre qu'en tirant sur une carte une droite joignant Rome à Paris ou Londres, on passe à proximité de tel ou tel col sous lequel un tunnel est projeté. Des

[1] Nous reproduisons ici un texte paru sous la signature de M. *Louis Perrin*, ingénieur, à Genève, dans le n° du 17 janvier 1947 de la revue » La route et la circulation routière », organe officiel de l'Union suisse des professionnels de la route. (Réd.).

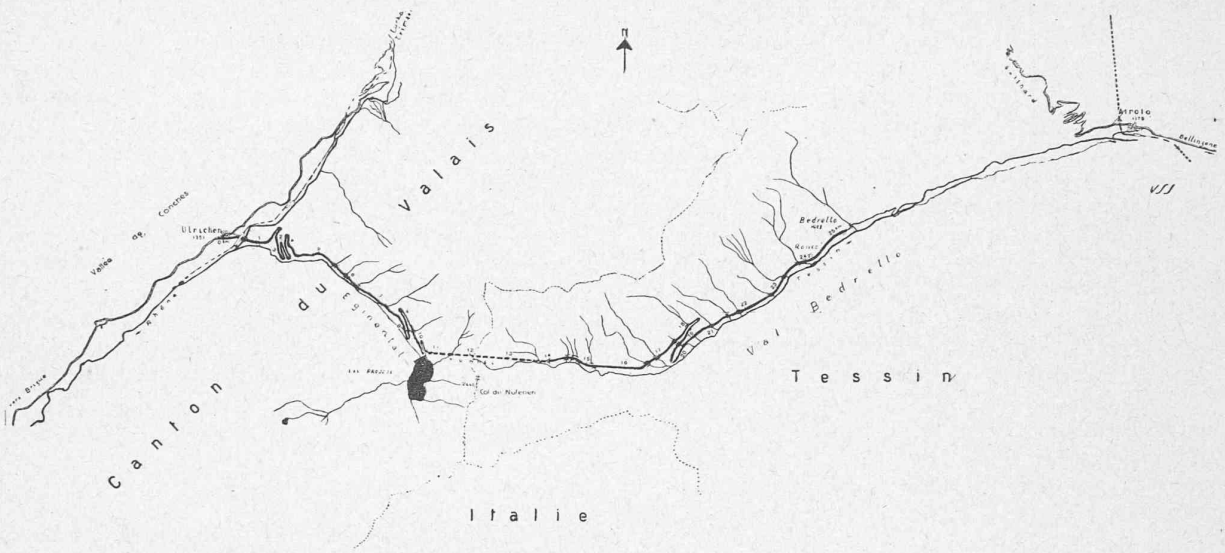


Fig. 1.

comités se forment, des projets s'établissent. Ces projets iront grossir les dossiers administratifs et on en restera là. On en restera là, pour la simple raison que la rentabilité d'un tunnel sous le massif alpin, destiné à raccourcir le trajet ou à mettre l'usager à l'abri, en hiver, des chutes de neige trop violentes, n'est pas viable.

Il faut créer des routes et des tunnels, sans se préoccuper d'une rentabilité par droit de péage. C'est la communauté qui doit faire le sacrifice de la construction de nouvelles routes. L'exemple du Susten est probant. Il y aurait probablement peu de monde, si l'on faisait débourser à l'entrée de cette route, *18 fr.* par voiture. Ce droit de péage, pour renter à 4,5 %, sans amortissement ni entretien, les 35 millions de francs dépensés, correspondrait, au tarif indiqué, à un trafic de 88 000 véhicules, pendant six mois.

### 3. *Une nouvelle route.*

S'il paraît nécessaire de construire une nouvelle route donnant accès du nord au sud, il faut l'établir avec des directives bien définies.

Cette route doit pouvoir pénétrer le plus profondément possible dans les vallées aboutissant au col à franchir. Cette route cherchera, non seulement à constituer une nouvelle artère transeuropéenne, mais elle doit tendre à réunir deux cantons suisses, privés entre eux de route automobile directe et ouverte toute l'année. Le massif alpin à traverser doit être aussi étroit que possible. Entre les altitudes de 1800 m les cols principaux des Alpes présentent des épaisseurs qui varient de 5000 m au Gothard à 7000 m au Simplon.

En étudiant la carte montrant la position des Alpes par rapport aux frontières intercantonales et internationales, on s'aperçoit que l'on peut passer directement de la vallée du Rhône dans celle du Tessin, en utilisant le col du Nufenen. Ce passage permet de pénétrer de l'Egginental, val qui débouche près d'Ulrichen, dans le val Bedretto, au fond duquel coule le Tessin (fig. 1).

Le projet consiste à relier Ulrichen — 1349 m — à 38 km de Brigue, avec Bedretto, dans le val Bedretto, altitude 1405 m à 10 km d'Airolo (fig. 2).

La distance à vol d'oiseau entre ces deux localités est de 15 km. La distance développée avec une pente maximum des deux rampes d'accès de 7,5 % sera de 25 km. La pente maximum de 7,5 % est faible, puisque les différents cols suisses présentent des pour-cent plus élevés, allant de 7,7 % au Brunig, pour atteindre 13 % au Gothard, en passant par 7,9 % au Lukmanier, 8,6 % au Simplon, 8,8 % au Pillon, 9,9 % au Splugen, 9,6 % à l'Oberalp, 9,8 % au San Bernardino, 10,1 % au Grand-Saint-Bernard, 11,6 % au Klausen, 11,7 % au Hauenstein et 12 % au Grimsel.

La nouvelle route quittera l'artère de la vallée du Rhône à l'entrée sud du village d'Ulrichen, à 1351 m d'altitude environ. Elle traversera la plaine du Rhône, franchissant le

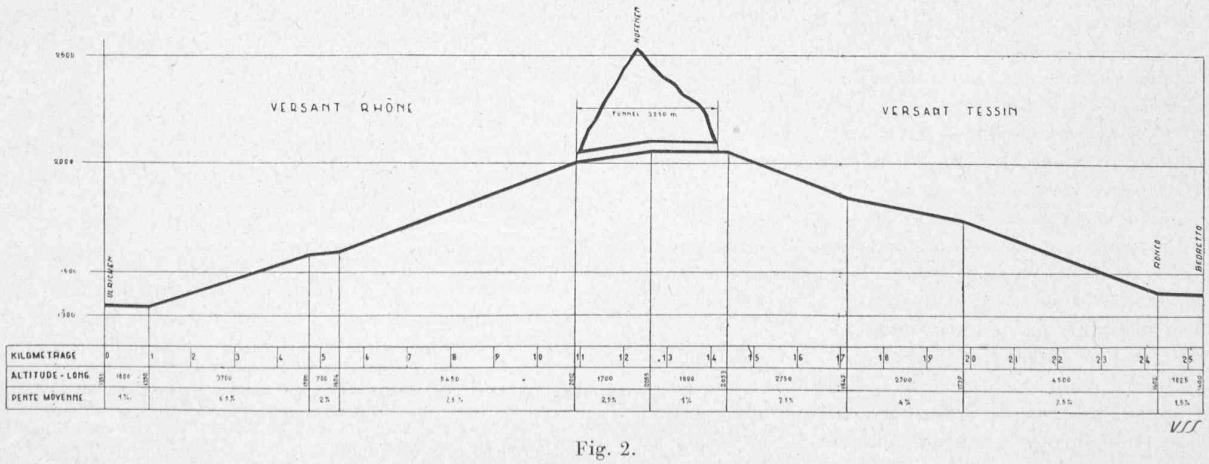


Fig. 2.

Rhône sur un pont, au km 0,5. Au km 1, la route, arrivée au pied de la montagne, gravit par cinq lacets jusqu'à l'altitude de 1500 m au km 4,7. De là, elle remonte le cours de l'Egginenbach, après un replat de 700 m avec une pente de 2 %, pour atteindre au km 8,3, par un double lacet, l'altitude de 1800 m. Au km 10,8, à 2012 m, la route pénètre dans un tunnel de 3250 m de longueur, qui passe sous le col de Nufenen et débouche dans le val Bedretto, à la cote 2055, sur l'Alpe de Gruina, au km 14,1. Le tunnel présentera, du portail nord au km 12,7, sur 1700 m, une rampe de 3 % ; puis sur une distance de 1550 m, une déclivité de 1 $^1/_{00}$, pour aboutir à la cote 2053.

Le faîte du tunnel sera à la cote 2055, au km 12,7. La route suit la rive droite du Tessin et par deux lacets atteint, au km 17,1, la cote 1847. Elle rejoint la route postale Bedretto-Airolo, au km 25, à la cote 1405, en aval du village de Bedretto.

A part le tunnel de faîte et un pont sur le Rhône, les ouvrages d'art se réduiront à six ponceaux sur les affluents de la rive droite de l'Egginenbach, et douze ponceaux sur les torrents latéraux de la rive gauche du Tessin.

Le coût d'une telle route, en comptant le souterrain à part, peut, comme pour le Susten, être estimé à *700 fr.* le mètre. Ce qui pour les 25 000 — 3250 = 21 750 m, tunnel déduit, représente : *15 000 000 fr.*

En admettant pour le tunnel un prix de *1800 fr. le mètre*, il faut ajouter : *5 900 000 fr.* donnant un total général de *21 000 000 fr.* (vingt et un millions).

4. *Conclusions.*

Cette dépense de *21 000 000 fr.* est-ce trop demander à l'Economie suisse pour un objet qui double la route du Gothard, qui met en communication le Tessin avec le Valais, soit avec la Suisse romande ; qui nous libère du passage sur sol étranger pour aller de l'ouest au sud de notre pays ; d'une route qui, dans la direction ouest-est, Atlantique-Adriatique, représente la voie la plus directe, la plus aisée, la plus rapide ?

Les cantons romands, Genève, Vaud, Valais, voire Neuchâtel et Fribourg, sont directement intéressés à cette nouvelle voie de pénétration vers le sud. Quant au Tessin, la possibilité d'une exploitation hivernale, si la construction de la route est rationnellement étudiée en vue de ce trafic, placera ce canton dans la même situation que les autres parties du pays. Actuellement, le Tessin n'est rattaché au reste de la Suisse, en hiver, que par le cordon ombilical d'une ligne de chemin de fer. Aucune route n'est aménagée pour une circulation hivernale.

Cette possibilité d'amener par une nouvelle artère un afflux de vie, vaut la peine d'engager des millions qui seront exclusivement, pour une œuvre de paix, dépensés dans notre pays.

---

## La Suisse et l'art paysan[1].

La nécessité de retourner aux sources de notre existence nationale, afin de résister aux menaces extérieures, a, ces dernières années, accru l'intérêt pour le passé national en général et l'art populaire en particulier.

Dans tous les pays voisins des mouvements semblables se dessinent, et ce fait fut utilisé, aussi bien à renforcer le sentiment national dans les pays fascistes qu'à soutenir la résistance dans les pays antifascistes.

Mais ce n'est pas seulement cette politique passagère qui plaça l'art paysan au premier plan ; il y a d'autres raisons plus profondes, et c'est pourquoi il ne risque pas encore de disparaître. Mais définissons d'abord de façon plus précise cette appellation plutôt vague, « art populaire ». Car ce qu'on expose dans les magasins de meubles sous le nom « d'art rustique », ou le mobilier de certains cafés et restaurants, diffère sensiblement de l'art paysan des siècles passés, qu'il se contente d'imiter.

Examinons d'abord l'authentique art paysan, les vénérables vieilles fermes, les meubles sculptés, les bahuts, les tissages, broderies et costumes nationaux. Le public y voit volontiers une culture issue de traditions très anciennes, qui a su maintenir indépendamment de la mode changeante des villes et des cours. En y regardant de plus près, ces formes rustiques se révèlent cependant beaucoup moins homogènes qu'elles n'en donnent d'abord l'impression ; les formes d'origines les plus diverses y apparaissent et le changement de styles est très accusé.

Les chalets de bois de nos contrées montagnardes sont, il est vrai, un mode de construction très ancien, qui date peut-être de l'âge du bronze. Mais des constructions comme celles qui servaient de demeures il y a trois mille ans sont tout au plus utilisées encore provisoirement comme étables ou huttes dans les vallées alpestres les plus reculées. Les grandes fermes, qui font l'orgueil de notre pays, ont nécessité l'emploi de la scie et surtout des fenêtres vitrées, ce qui permit d'agrandir les ouvertures des fenêtres et donna aux maisons leur agréable aspect actuel. Les types de nos habitations paysannes ne se sont formées qu'au XVI^e siècle ; elles sont donc pour ainsi dire modernes et dépendantes, en bien des points, de l'architecture des quatre derniers siècles, au cours desquels se développa parallèlement la maison bourgeoise des villes. On peut suivre ce développement dans les chroniques enluminées de la fin du XV^e siècle. La moitié des maisons des villes, Lucerne et Zurich entre autres, sont encore en bois, les maisons de pierre s'insérant entre elles ; dans les villages, il existe encore des huttes primitives, avec de minuscules fenêtres qui ne sont fermées qu'en hiver, avec du parchemin, des vessies de porc ou des chiffons. Montaigne, en 1580, s'étonne de trouver de belles chambres lambrissées et de confortables poëles de catelles dans les auberges citadines. Les voyageurs anglais qui s'en retournaient chez eux venant de l'Université de Bologne ou d'une ambassade en Italie, empruntaient les cols alpestres et s'émerveillaient, aux XVI^e et XVII^e siècles, des planchers de bois et des fenêtres vitrées de nos maisons paysannes. C'était un luxe que ne possédaient apparemment pas les maisons campagnardes, ni en Italie ni en Angleterre.

Les costumes populaires ne remontent pas non plus aux temps les plus reculés, mais sont plutôt issus des modes bourgeoises du XVII^e et du XVIII^e siècle. Parmi les matières utilisées, on trouve des éléments d'origines les plus diverses ; à côté des formes « modernes », c'est-à-dire de style campagnard Louis XV et Louis XVI, on voit naître jusque vers la moitié du XIX^e siècle, des bahuts avec rosettes sculptées, de formes géométriques, et dont il faut chercher la source d'inspiration dans la céramique de l'âge de la pierre polie. et peut-être pourrait-on faire remonter les origines des vases stéatites, qui furent fabriqués dans le Valais jusqu'au siècle dernier, aux temps les plus reculés de l'humanité. Les motifs des tissages et broderies, oiseaux, cerfs, etc., proviennent de modèles byzantins, coptes, sassanides, et furent introduits dans toute l'Europe après la migration des peuples. Mais ces éléments de formes et d'époques si différentes se fondent pour former un tout que nous trouvons parfaite-

[1] Nous reproduisons ici un article de M. *Peter Meyer* paru au n° 6, 1946, de la revue « Vie, art et cité ». (Réd.).

ment homogène et particulier, et qui est l'expression même du caractère populaire suisse.

II. Comment se fait-il que nous ne considérions pas simplement cet art paysan comme un amas inorganique de fragments de civilisation supérieure ? Quel est leur caractère commun ? En quoi cet art se différencie-t-il de l'art issu des grands centres de culture, c'est-à-dire du grand art ? La différence ne réside pas uniquement dans la perfection plus ou moins grande, ou dans ce qui distingue le paysan du bourgeois. L'art paysan est un art d'un tout autre genre, et lorsqu'il se sert de motifs ou d'ornements du grand art, il leur confère une signification nouvelle.

Il appartient aux différentes fonctions de l'ornement et des arts décoratifs — ce terme compris dans son sens le plus étendu — d'exprimer des entités politiques, ethniques et sociales bien précises, et de les déterminer les unes vis-à-vis des autres. Ainsi, ceux qui portent les mêmes vêtements reconnaissent de cette façon leur appartenance commune et se différencient des autres personnes ; c'est aussi le sens des uniformes des costumes nationaux, des vêtements de l'aristocratie et de la bourgeoisie. Il n'y a pas d'explication rationnelle au fait que les femmes d'une vallée portent un certain chapeau, alors que celles d'une vallée voisine en préfèrent un autre, sinon que c'est là justement le désir fondamental de se distinguer, comme le prouve la diversité des dialectes, et en définitive, des langues elles-mêmes. Ces différences durent aussi longtemps que le groupement dont il est question se considère comme formant une unité. Lorsque la conscience de cette unité disparaît, la particularité de la langue, du costume et de l'art disparaît également. Lorsqu'il s'agit de centres de culture, un second élément intervient, à savoir, le besoin de faire une distinction entre les différentes époques. Chaque nouvelle génération a le désir de se prouver, à elle-même aussi bien qu'à ses aïeux, qu'elle est capable de trouver sa propre expression, sans être obligée d'imiter ce qui précède. Le changement de la forme, qui se manifeste dans le changement des modes et des styles, est à la fois porteur et fonction de la conscience de l'histoire. Plus est vivante cette conscience, plus rapidement changent les formes. Mais ce n'est toujours qu'une minorité qui possède cette conscience, l'élite dirigeante d'une cité cultivée, la société d'une cour princière du XVIII^e siècle ou les grandes personnalités de l'Eglise au moyen âge. Ici apparaît la différence déterminante dans l'art paysan, qui est l'expression artistique de ceux auxquels ce besoin de changement fait défaut. C'est ce qu'ils ont de commun avec l'art de la préhistoire, dont les protagonistes ne possédaient pas encore le sens de l'histoire, et qui n'éprouvaient point le désir de l'écrire, ni même celui de noter des idées. Dans l'art paysan, cet état préhistorique s'est maintenu, auprès duquel fleurit l'art historique des centres de culture. C'est ainsi que des formes particulières de l'art mondain passent constamment dans l'art paysan, représentant un monde de stabilité et de non-développement. Ces formes revêtent alors le caractère populaire, et l'on voit des ornements de l'époque romane voisiner paisiblement avec ceux de la Renaissance ou du baroque, sans qu'ils apparaissent contradictoires. Dans l'imagerie populaire, des saints du XVIII^e et des scènes des guerres napoléoniennes sont représentés dans le sytle des gravures sur bois gothiques.

III. Entre cet art de caractère préhistorique dénué de tout sens de l'histoire, et le changement rapide de styles d'art mondain, il y a toutes les étapes intermédiaires imaginables, étapes dont la Suisse est particulièrement riche. L'art populaire pur n'existe que chez les peuples ou dans les contrées éloignées des centres de culture, dans les lointaines vallées alpestres, en Scandinavie, en Italie méridionale, chez les Slaves ou dans les Tropiques, et partout où il cède à la poussée de la civilisation moderne. C'est le résultat immédiat de notre régime politique et social qui fait qu'en Suisse la délimitation entre la paysannerie et la bourgeoisie soit imprécise ; il n'y a pas non plus de frontières proprement dites entre l'art populaire et l'art bourgeois, entre la ferme et la maison bourgeoise. La campagne, ayant participé aux décisions politiques, ses habitants ont pris conscience de l'histoire, à l'encontre d'autres pays où seule la noblesse — et à la rigueur la bourgeoisie — possédaient cette conscience. Ce n'est pas sans raison que l'on prétendait, au XVI^e siècle, que le paysan suisse vivait comme le bourgeois, et le bourgeois comme l'aristocrate dans d'autres pays.

IV. Où en sommes-nous aujourd'hui ? Les métiers populaires sont en diminution, le goût inné des habitants des campagnes est aussi altéré que celui des citadins, le pays est submergé par les catalogues des maisons spécialisées dans la vente à tempérament. Les militaires logés chez les paysans ont pu voir plus d'une horreur ! Des associations telles que le « Travail à domicile », les « Costumes suisses » et d'autres encore, ont tenté de sauver les restes de l'artisanat populaire et de réveiller le goût de l'ouvrage fait à la main, tout en procurant de bons modèles aux artisans et en organisant leurs ventes. Les résultats de cette rééducation ne seront visibles que dans quelques décades ; pour l'instant, ces produits sont appréciés surtout dans les villes, où la clientèle sait en reconnaître la qualité. C'est sur cette préférence pour le genre populaire rappelant la patrie que devrait s'appuyer ce mouvement ,car la naïveté une fois perdue ne saurait se retrouver. Et il est hors de doute qu'elle est perdue.

On a pu croire, dans les vingt premières années de notre siècle, que l'art populaire de tous les pays cultivés était condamné et que seule la sentimentalité de certains cercles conservateurs le maintenait encore artificiellement en vie. La situation a évolué entre temps d'une manière paradoxale. Une vague d'imitations de styles historiques s'étend dans tous les pays cultivés, au grand mécontentement de ceux qui croient avoir résolu les questions esthétiques par des formes techniques. Il s'agit cependant d'une tout autre sorte d'art historique que celui de la fin du XIX^e siècle. A cette époque, on imitait les styles de l'art monumental ; aujourd'hui, on imite ceux de l'art populaire. Dans les villes, des restaurants se donnent des noms anciens et sont aménagés rustiquement — on « fait du vieux neuf » — en France ce sont les hostelleries, auberges ou rôtisseries ; en Angleterre, les « inn », en Suisse, on trouve la « pinte vaudoise », la « channe valaisanne », etc. Chacun connaît ces locaux à rideaux à fleurs, aux lanternes « d'écuries » électriques, sans parler des serveuses à jupes froncées et corsages multicolores. Tout cela est souvent comique et sans goût, mais incite cependant à réfléchir sérieusement aux raisons de ce phénomène. Nous souhaitons que ces modes saugrenues disparaissent bientôt ; mais d'une façon générale se dessine un mouvement plus ou moins durable.

Nous avons déjà parlé des causes politiques et historiques de cet intérêt pour le passé. Il y a cependant encore des raisons plus profondes. L'homme moderne travaille dans des fabriques, laboratoires, bureaux, dans un milieu pour tout dire intégralement technique, où les formes modernes techniques sont adéquates, que ce soit dans le bureau directorial ou à l'atelier. Mais ces formes techniques sont des formes ultra-spécialisées et correspondent à des besoins non

moins particuliers. Et ceci demande des compensations. C'est précisément parce que l'homme moderne aime à travailler dans un milieu absolument technique qu'il désire, chez lui, ne pas retrouver les mêmes formes. L'Américain rentre de l'usine en auto, dans un cottage style colonial, qui alimente sa sentimentalité et forme le trait d'union entre la tradition culturelle et une convention mondaine qu'il ne trouve pas dans la fabrique.

Il faut encore mentionner comme complément nécessaire à la vie moderne, l'entichement actuel pour les aménagements rustiques tout comme pour la nature, l'alpinisme, le ski, etc. On cherche à remplacer délibérément le contact perdu avec la nature et le passé. Naturellement la civilisation rurale apparaît sous un nouvel aspect ; on découvre aux constructions primitives une valeur esthétique, notre regard perçoit la qualité du matériel et la beauté du travail artisanal avec une acuité qu'aucune génération antérieure n'a possédée. Il ne s'agit donc pas ici d'atavisme, mais d'un problème spécifiquement moderne de l'époque technique, propre à retenir toute notre attention.

*(Traduit de l'allemand par G.-E. Magnat).*

## NÉCROLOGIE

### Charles Panchaud, ingénieur.

En novembre 1946 est décédé, dans sa quatre-vingtième année, M. *Charles Panchaud*, ancien directeur du Service des eaux de Vevey-Montreux.

Le défunt avait fait ses études à l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne, d'où il sortit diplômé en 1889.

Après quelques années d'activité dans la construction des chemins de fer à l'étranger et en Suisse, M. Panchaud est appelé, en 1897, à la Direction des travaux de la ville de Vevey puis, le 1er octobre 1902, il est nommé directeur du Service des eaux de Vevey-Montreux, poste qu'il occupa jusqu'à la fin de 1932.

Les sept communes de la région venaient de reprendre les installations de la Société des eaux des Avants, fondée en 1868. Il fallait faire face à des exigences nouvelles, adapter le Service des eaux au rythme suivi par le développement de la région. Les constructions se suivent avec rapidité : réservoirs, réseaux nouveaux, captages importants et délicats, amenées ; tout cela, M. Panchaud le réalise avec science et fait du Service des eaux de 1900 un réseau modèle et bien organisé, alimentant 40 000 habitants.

Parmi ses réalisations techniques importantes, on doit citer le captage et l'amenée des eaux des sources de Grandchamp en 1911, puis la création du réseau du Bouveret avec son siphon de 12 km dans la plaine du Rhône, en 1922. Mentionnons encore les réservoirs de Corsier, 2000 et 6000 m³, celui de Tavel, 4000 m³, ceux de Grandchamp et de Veytaux, respectivement de 1500 et 2000 m³. M. Panchaud n'est pas seulement constructeur, il est aussi et surtout ingénieur d'administration.

En effet, la nature très particulière de l'entreprise qu'il dirige, un service public autonome et pourtant propriété de communes, a requis de la part de M. Panchaud un effort soutenu pour donner satisfaction aux diverses tendances régionales. Il y est parvenu avec une rare maîtrise, sans se départir de son calme et de sa bonhomie. Soucieux à l'extrême des obligations qu'il avait assumées, les moindres « périodes de sec » lui causaient de lourdes appréhensions, souvent à tort.

Charles Panchaud, ingénieur.
1866-1946.

Sa grande culture en faisait un causeur délicieux, qualité qu'on rencontre rarement chez les techniciens. Ses collègues de la Société suisse de l'Industrie du gaz et des eaux aimaient cet homme modeste et bienveillant, ouvert aux questions nouvelles, mais avec prudence et bon sens. Membre d'associations internationales de techniciens et hygiénistes municipaux, il en suivait assidûment les travaux et avait acquis une certaine notoriété dans les questions d'urbanisme.

A côté de son travail professionnel, M. Panchaud s'est intéressé à la vie publique de La Tour-de-Peilz durant de nombreuses années, avec la conscience qu'il mettait dans tout ce qu'il entreprenait. Depuis 1933, des raisons d'âge et une affligeante surdité l'obligèrent à cesser toute activité professionnelle ; mais il ne cessait de s'intéresser de loin à son Service des eaux. Après une longue carrière utile et féconde, M. Panchaud s'en est allé paisiblement. Nous lui gardons un souvenir ému et présentons à sa famille l'expression de notre profonde sympathie.

Ch. H.

## BIBLIOGRAPHIE

**Manuel de l'assainissement urbain,** par *K. Imhoff*. Traduit et annoté par *P. Koch*, directeur des Eaux et de l'Assainissement à la Préfecture de la Seine, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, membre du Conseil supérieur d'hygiène publique en France. — XII-375 pages 14×22, avec 90 figures. 2e édition 1947. Broché 650 fr. fr.

La technique de l'assainissement urbain est encore en pleine évolution de sorte que l'expérience acquise en Allemagne par le Dr Imhoff, combinées avec les études américaines sur l'autoépuration dans les cours d'eau, revêt une portée qui dépasse de beaucoup les applications à un pays donné. De plus, de nombreuses notes du traducteur complètent l'exposé allemand par des remarques inspirées des observations faites en France ainsi que des conceptions qui y prévalent actuellement. Mais l'intérêt de ce manuel tient en outre à ce qu'il est assorti de nombreuses données numériques qui en font un guide précieux dans l'appréciation quantitative de tous les éléments que mettent en cause les phénomènes d'assainissement. De nombreux exemples chiffrés complètent ces données ; celles-ci sont alors utilisées plus aisément soit pour l'établissement des projets, soit pour l'interprétation des résultats obtenus dans les installations d'assainissement (réseaux d'égout, stations de traitement, etc...). Cet ouvrage traite également de l'équipement individuel des immeubles, ainsi que des diverses situations susceptibles de se présenter en matière d'assainissement (exploitations saisonnières, adjuvants au traitement ou à l'autoépuration, installations de fortune et de secours, etc...).

*Extrait de la table des matières.*

*Calcul des réseaux d'égout.* Détermination des sections d'égout.