

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 80 (1954)  
**Heft:** 10

**Nachruf:** Boiceau, Gaston

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.11.2024

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

dessableur d'une grande simplicité et de construction très robuste (dont nous avons donné une première description dans le *Bulletin technique* du 7 novembre 1936), lorsqu'il peut être installé dans des conditions très favorables comme cela a été le cas pour celui de Lavey.

On peut en effet penser que les très gros poids d'alluvions extrêmement fines non éliminées par le dessableur, dont les 98,47 % des grains et paillettes sont  $< 0,2$  mm et les 90,88 %  $< 0,1$  mm (tablette T. 11), se composent surtout de paillettes et de déchets des roches les plus tendres et qu'à poids égal, leur action sur les organes exposés des turbines est beaucoup moins marquée que ne le serait celle des alluvions plus grossières aux grains plus anguleux, plus durs et plus lourds, éliminées par le dessableur. Comme nous avons pu le constater lors de leur tamisage, les plus gros éléments des alluvions de l'eau dessablée contiennent en effet une forte proportion de paillettes de mica et d'ardoise, difficiles à éliminer, mais dont l'action sur les pièces en acier des turbines doit être bien faible.

Le plus souvent, les conditions dans lesquelles nos dessableurs type 3 ont été installés étaient beaucoup moins favorables que celles présentées par le tunnel de l'Usine de Lavey qui, en amont du dessableur, est rectiligne et revêtu sur une longueur de 1600 m. L'expérience a montré que ces conditions particulièrement favorables à une efficacité extrêmement poussée, ne sont pas indispensables pour obtenir une élimination des graviers et des sables qui, dans de nombreux cas, a dépassé l'attente des propriétaires et s'est toujours montrée suffisamment efficace.

Depuis 1933, année de leur naissance, les dessableurs Dufour type 3 ont été installés sur 47 canaux ou tunnels, pour l'irrigation et des usines hydro-électriques, sous des chutes allant de 3,10 à plus de 130 m, et pour des débits compris entre 0,1 et 200 m<sup>3</sup>/sec. La somme de ces 47 débits se monte à 820 m<sup>3</sup>/sec (moyenne : 17,5 m<sup>3</sup>/sec), celle des puissances des usines hydro-électriques à 436 000 chevaux (moyenne : 16 800 CV).

Voici, pour terminer notre travail, quelques mots sur trois points susceptibles d'être encore mentionnés :

Si, de la tablette T. 9., nous prenons comme poids des alluvions éliminées par jour en septembre 1953, la moyenne de  $(104,6 + 188,5) : 2 = 146,6$  tonnes, nous obtiendrions, pour les quatre mois d'été, la moyenne journalière de  $(900 + 3008 + 146,6) : 3 = 1351,5$  tonnes, et comme moyenne pour les jours d'été des années 1951 et 1953  $(1708 + 1351,5) : 2 = 1530$  tonnes. Dans ces conditions, le poids des alluvions éliminées par le dessableur au cours des quatre mois d'été aurait été de

$$1530.123 = 188\ 190 \text{ tonnes,}$$

au lieu de 169 617 auquel nous étions arrivés plus haut.

Au début de notre exposé, nous avons dit que les tuyaux préleveurs d'eau de purge étaient déplacés dans l'axe vertical des canaux. La révision de ces derniers ayant montré que du côté faisant suite au côté intérieur des canaux coudés situés dans le tunnel et vers lequel se concentrent les alluvions, l'usure de leur paroi et surtout de leur fond était déjà très prononcée, nous pouvons dire que les poids et probablement aussi les dimensions des alluvions effectivement éliminées par le dessableur sont certainement et peut-être même notablement supérieurs à ceux calculés sur la base de nos prélèvements. Pour obtenir des chiffres plus exacts, il serait nécessaire de munir chacun des trois préleveurs d'au moins deux tuyaux opérant, non dans l'axe, mais sur les deux bords verticaux des ouvertures de sortie des canaux de purge.

Comme ses nombreux prédécesseurs du même type, le dessableur de Lavey peut éliminer, non seulement les sables fins dont il est question dans le présent exposé, mais aussi toutes les alluvions qui, un jour, pourraient peut être traverser la grille à l'entrée du tunnel et comprendre, avec des pierres d'environ 1,5 kg, toute la gamme des galets, graviers et sables grossiers.

## NÉCROLOGIE

### Gaston Boiceau, ingénieur

Ancien conseiller municipal

C'est un serviteur dévoué et distingué de la chose publique qui a disparu en la personne de Gaston Boiceau, ingénieur, ancien directeur des travaux de la Ville de Lausanne.

Membre d'une famille originaire du Poitou, venue au commencement du XVIII<sup>e</sup> siècle s'établir dans le Pays de Vaud où elle acquit la bourgeoisie d'Apples, fils de Charles Boiceau, qui fut avocat, conseiller communal et député, conseiller d'Etat et conseiller national, M. Gaston Boiceau était né à Lausanne le 24 avril 1869. C'est dans notre ville qu'il fit toutes ses études, obtenant le baccalauréat ès lettres au Gymnase classique, puis suivant les cours de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne dont il obtint, en 1891, le brevet d'ingénieur civil.

Durant ses années d'université, M. Boiceau porta la casquette blanche de Zofingue.

Le jeune ingénieur se rendit, sitôt son diplôme en poche, à l'étranger où il collabora tout d'abord, en Espagne, à la construction du chemin de fer de Monistrol à Montserrat. Dès 1892, on le trouve en Turquie, où il est occupé à la construction du chemin de fer de Salonique à Dédéagatch. A la fin de 1913 et pendant deux ans, il est au service d'une entreprise de chaux et de ciment de l'Aveyron français.

Rentré au pays, il prête son concours aux Tramways lausannois et préside dès la fin de l'année 1894 à leur construction. Promu chef d'exploitation, il imprime au nouveau réseau une impulsion réjouissante, tout en se faisant apprécier du personnel pour son extrême équité.

En 1899, en commun avec M. Henri Muret, dont le souvenir n'est pas effacé à Lausanne, il ouvrit un bureau d'études techniques important qui participa à la construction de nombreuses lignes de tramways

électriques, voire d'entreprises hydrauliques. C'est ainsi que M. Boiceau a collaboré à la construction du chemin de fer d'Interlaken au Harder, du Sierre-Montana et du chemin de fer électrique Clarens-Blonay.

Membre d'une famille libérale par tradition, M. Boiceau ne resta pas indifférent aux choses de la politique. Il entra au Conseil communal en 1905, présida diverses commissions importantes, faisant partie de la Chambre vaudoise de commerce, désigné comme commissaire général des Comptoirs vaudois de 1916 et 1917. Vouant une large part de son activité à des œuvres philanthropiques, prêtant son expérience d'administrateur à diverses sociétés, il ne cessa de se signaler à l'attention de ses concitoyens sans l'avoir cherché, certes, car il restait modeste et réservé.

Aussi remporta-t-il un succès personnel lorsqu'il fut désigné, à la fin de 1917, comme candidat à la Municipalité de Lausanne en remplacement de feu Charles Burnier, démissionnaire. Pendant quatorze ans, soit de 1918 à la fin de 1931, il fut le chef de l'importante Direction des travaux, où il déploya une grande activité en dépit du caractère inévitablement épineux d'un municipalat qui n'a rien d'une sinécure. Nous ne serions pas complets si nous ne signalions la longue période durant laquelle Gaston Boiceau fut député au Grand Conseil, de 1917 à 1933.

Dans l'armée, il fut major d'artillerie.

Ayant pris sa retraite au printemps 1931, il continua de s'intéresser à divers groupements ou entreprises. Nous nous souvenons encore de la satisfaction que lui causa sa fonction, purement désintéressée, de conservateur du Musée du Vieux-Lausanne. Gaston Boiceau était en effet un connaisseur de l'histoire locale. Il aimait d'un grand amour la nature, possédait un pavillon aux environs de Lausanne où il passait les mois d'été et l'on put souvent, jusqu'à l'heure où la maladie le frappa, le rencontrer au bord de notre lac, car il éprouvait une prédilection pour les grèves et les sentes de Vidy; c'est lui qui, cavalier excellent, avait construit la fameuse allée des cavaliers qui constitue l'un des charmes de cette région.

Nous adressons à la famille du défunt l'expression de notre sympathie la plus vive.

## BIBLIOGRAPHIE

**Manuel du laboratoire routier**, par R. Peltier, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, sous-directeur du Laboratoire central des Ponts et Chaussées. Préface de A. Rumpler, directeur des routes au Ministère des travaux publics. Ed. Dunod, 92, rue Bonaparte, Paris (VI<sup>e</sup>). — xviii + 274 pages 16 × 25 cm, avec 69 figures. 1954. Prix : relié toile, 2600 fr. fr.

L'évolution de la technique routière est particulièrement rapide depuis quelques années et cette évolution

tend vers l'étude scientifique et rationnelle des problèmes routiers en s'appuyant sur des essais de laboratoire. De là, le développement considérable des laboratoires routiers.

Il est alors apparu nécessaire, pour permettre à ces laboratoires et aux ingénieurs qui font appel à leurs services, de parler le même langage précis et de rassembler à la fois dans un même ouvrage les définitions des principaux termes techniques employés, les processus détaillés des essais et l'exposé des problèmes routiers vus sous l'angle du laboratoire. C'est là l'objet du présent guide.

Cet ouvrage a avant tout un caractère pratique, plutôt que didactique ou scientifique, car il est destiné à permettre l'exécution exacte des principaux essais routiers, et l'interprétation précise par les ingénieurs des résultats obtenus.

Il s'adresse directement aux techniciens de laboratoire, car il indique les processus exacts des essais normalisés ou non, tels qu'ils sont exécutés au Laboratoire central des Ponts et Chaussées de France.

Mais cet ouvrage intéresse aussi au plus haut point tous les ingénieurs qui, à quelque titre que ce soit, s'occupent de technique routière. D'une part, il leur expose l'état actuel de nos connaissances sur quelques points parmi les plus importants de cette technique; d'autre part, il leur indique ce qu'ils peuvent attendre des essais de laboratoire, et ce qu'ils doivent demander à ces laboratoires. Enfin il les guide dans l'interprétation des essais, qui

constitue généralement une partie très délicate du rôle de l'ingénieur.

*Extrait de la table des matières*

**Terminologie. Les remblais.** Exposé général. Guide pratique des essais à effectuer pour le compactage des remblais. Processus détaillé des essais. **Les sols de fondation.** Exposé général du problème. Guide pratique du choix des essais à effectuer. Processus des essais. **Pierres et gravillons.** Exposé général. Essais à effectuer. Processus des essais. **Ciments et bétons.** Exposé général. Règles pratiques. Processus des essais. **Liants hydrocarbonés.** Exposé général. Règles pratiques. Processus d'essai. **Nomenclature des essais.** Sols. Pierres. Ciments et bétons. Liants hydrocarbonés.

**Isolation et protection des bâtiments**, par Roger Cadiergues, ancien élève de l'École polytechnique. Collection « Traité du Bâtiment ». Paris, Eyrolles, 1954. — Un volume 16,5 × 25 cm, 251 pages, 191 figures. Prix : broché, 1700 fr. français.

Cet ouvrage, publié dans la collection « Traité du bâtiment », est destiné aux architectes, ingénieurs, agents des bureaux d'études ayant à concevoir des éléments ou des ensembles de construction. Les principes qui y sont exposés pourront servir également d'introduction à des connaissances fondamentales pour les jeunes gens qui se destinent aux métiers du bâtiment. Ce livre permettra, en outre, de compléter une lacune grave de la documentation française.

L'ouvrage a été scindé en un certain nombre de chapitres ou sections, traitant des différents domaines d'isolation et de protection des bâtiments : protection contre l'humidité, le bruit et les vibrations, isolation thermique, acoustique, etc.

Les procédés traditionnels, les méthodes établies empiriquement mais avec sûreté, cèdent le pas à des



GASTON BOICEAU, ingénieur.