

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 62 (1936)
Heft: 22

Nachruf: Savary, Edouard

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: 15.03.2025

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

l'emplacement du futur *mur-barrage de Génissiat* dont un piquetage ingénieux sur le terrain permet de se rendre compte admirablement de la situation de l'ouvrage à construire. La fondation dans le calcaire urgonien, recouvert lui-même de 20 m d'alluvions sous 5 à 10 m d'eau, constitue la difficulté essentielle ; on prévoit, après le percement de deux galeries de dérivation provisoire — une dans chaque rive — l'établissement à l'amont et à l'aval du futur barrage, de deux murs batardeaux, précédés eux-mêmes de pré-batardeaux de palplanches. La fouille une fois asséchée entre batardeaux amont et aval, on compte édifier, selon une méthode classique, le barrage-poids de 97 m de hauteur assurant sur 29 km de longueur la retenue à la cote 331,0 dont le remous trouvera son origine près de la frontière franco-suisse.

Il est prévu de construire aussi, au pied du barrage et sur l'une des rives, une première *usine génératrice* de 320 000 ch, utilisant 400 m³/s sous 65 m de chute nette. Plus tard, une seconde usine de même importance pourrait être édifiée sur l'autre rive.

La *voie navigable* peut être aménagée sur la rive droite et réalisée par une échelle de 4 écluses, précédée et suivie d'un garage, mais le canal de navigation ne figure point sur les plans officiels car — comme chacun le sait — sa construction, si elle est décidée, doit faire l'objet à l'égard de la Suisse d'un *troc*, pour lequel la France entend demander et obtenir, dans une variation annuelle suffisante du niveau du Léman, la tranche d'eau maximum comme accumulation de réserve. Il serait fort désirable que, sous ce rapport-là, les négociations puissent reprendre et être menées à un terme qui serve aussi complètement les intérêts de la Suisse sous le rapport de la future navigation fluviale. L'aménagement du port de la Praille à Genève est sans doute une amorce qui peut peser dans la discussion.

Il est seulement regrettable que, pour des questions de pareille envergure, les autorités suisses paraissent ne pas mettre plus de diligence à envisager vers le midi ce qu'elles ont déjà réalisé vers le nord et, à défaut des autorités, il faut déplorer que ce soient des groupements sans doute bien intentionnés, mais combien peu consistants et dans la grande majorité de leurs membres si peu entraînés à de telles négociations qui aillent présenter chez des voisins avec force détails oiseux, des doléances sur l'économie suisse, sur le défaut d'entente entre les cantons riverains du Léman, en suppliant la France de venir soutenir chez nous une civilisation latine souvent majorisée.

Les soumissions pour le projet de construction du barrage ont été remises, le 9 octobre, à la Compagnie nationale du Rhône.

Qu'attendent nos autorités pour terminer une discussion qui demande à l'être prochainement ?

Ajax.

I^{er} Congrès suisse pour le développement de l'utilisation du bois.

Ce congrès qui se tiendra à Berne, du 27 au 31 octobre courant, a pour « but d'améliorer la vente des produits de notre sylviculture, tant au point de vue de la qualité qu'à celui de la quantité, cette amélioration devant renforcer la situation financière des administrations cantonales et communales, des corporations bourgeoises et des particuliers propriétaires de forêts, tout en créant des occasions de travail, en assurant la possibilité de maintenir nos œuvres sociales et en permettant de conserver le caractère « suisse » de nos contrées, par l'emploi d'un matériel de construction indigène. »

Tous renseignements par le Secrétariat du Congrès du bois, Berne, 3, Place de la Cathédrale.

NÉCROLOGIE

Edouard Savary.

(Planche hors texte).

La Société vaudoise des ingénieurs et des architectes, l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne, le Bulletin technique de la Suisse romande, tous les ingénieurs vaudois, viennent d'être douloureusement frappés par la mort subite de M. *Edouard Savary*, terrassé à 53 ans, en pleine activité, et ceux qui l'ont connu savent ce que signifiait pour cet homme éminent le mot « activité ».

Lorsqu'on évoque les événements qui ont intéressé les milieux techniques du canton de Vaud, durant ces quinze dernières années, on voit toujours et partout apparaître la belle figure de chef à la fois souriante et énergique de M. Edouard Savary, dont les interventions furent bienfaisantes et utiles. Les nombreux amis que comptait le défunt parmi les ingénieurs vaudois et suisses perdent un conseiller dont les avis et les encouragements leur manqueront sûrement à l'avenir. La Société vaudoise des ingénieurs et des architectes voit disparaître un membre éminent auquel elle doit une grande reconnaissance pour l'activité féconde qu'il développa dans son sein, en particulier durant trois années de présidence. L'Ecole d'ingénieurs de Lausanne se trouve privée non seulement d'un maître dont l'enseignement vivant était très apprécié de tous ses élèves, mais encore d'un ami incomparable dont les sentiments ne s'extériorisaient pas par de belles paroles, mais par une action soutenue, qui bien que très souvent discrète, n'en fut cependant pas moins très efficace. L'Ecole d'ingénieurs était au premier rang de ses préoccupations et ses intimes connaissent l'amour ardent qu'il lui témoignait. Aux obsèques, un juste hommage lui fut rendu par M. le professeur Jean Landry, directeur de ladite Ecole.

Il est certain que la disparition prématurée de cet ami constitue un vide dont les uns et les autres nous ne mesurerons que peu à peu l'importance.

La foule qui a tenu à lui apporter, dimanche 11 octobre, en l'église de Saint-François, à Lausanne, un pieux et émouvant hommage est un témoignage vivant de la sympathie qu'il avait su éveiller chez tous, chefs, amis, collègues, employés et ouvriers¹. Cette popularité est d'autant plus remarquable que le défunt avait sa place de préférence à la brèche où l'on travaille plutôt que dans les grandes manifestations où l'on acquiert une célébrité facile.

Né le 15 mars 1884 à Payerne, Edouard Savary fut un brillant élève de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne où il conquit, en 1906, son diplôme d'ingénieur-mécanicien. Après quelques stages dans les ateliers de construction de Winterthur, d'Yverdon et de Genève, il devint ingénieur à la Fabrique de Locomotives, de Winterthur. Puis, après cette solide préparation professionnelle, il entra au service des C. F. F. Rapidement distingué par ses supérieurs, il devint chef du Service de la traction du I^{er} arrondissement, en 1924, et, en novembre 1929, il était nommé directeur du I^{er} arrondissement.

Dans ce nouveau poste important et à grandes responsabilités, Edouard Savary acquit très rapidement une autorité incontestée. Il est certainement de ceux qui ont contribué, au cours de ces dernières années, à rétablir le prestige des C. F. F. malheureusement compromis.

Dans l'armée, Edouard Savary était colonel à l'Etat-Major.

¹ En l'absence de M. le professeur A. Stucky (qui voyageait en mer), président de la S. V. I. A., M. E. Virtoux, vice-président, exprima les condoléances de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes ainsi que de l'Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne.

Au sein de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes, l'activité de M. Edouard Savary fut extrêmement féconde. Il présida cette Société en 1929-30, puis de 1931 à 1933 et eut, à cette occasion, pour tâche d'organiser l'assemblée générale de la *S. I. A.* à Lausanne qui fut, de l'avis de tous, un brillant succès. Mais cette organisation ne représente qu'une infime partie de son activité et c'est par tout autre chose qu'il s'est acquis la reconnaissance profonde de la Société. Sa grande œuvre fut la fusion de l'ancienne Société vaudoise des ingénieurs et des architectes avec la Section vaudoise de la Société suisse. Ce n'est point le moment ni le lieu de rappeler par le menu cette opération si brillamment réussie et qui exigeait un tact et une ténacité que M. Savary était un des rares à posséder. Ceux qui ont vécu cette époque, savent apprécier toute la valeur de cette réorganisation qui développe aujourd'hui ses effets. La fusion fut pour la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes une impulsion nouvelle dont Edouard Savary sut profiter pour activer le recrutement et porter ainsi le nombre des membres à près de 300, ce qui fit de la *S. V. I. A.* la deuxième section suisse, en importance.

Le canton de Vaud perd un citoyen éminent qui se consacra avec clairvoyance et ardeur aux nombreuses institutions auxquelles il se dévouait avec prodigalité. Ses qualités de cœur et d'intelligence firent de lui un chef dans la véritable acception du terme, ainsi qu'un ami solide et éprouvé dont le souvenir restera vivant dans la mémoire de tous ceux qui ont eu le privilège de le connaître. A. S.

A ces hommages qui évoquent l'activité si brillante développée par Ed. Savary dans le domaine du haut enseignement et dans celui de la solidarité professionnelle et sociale, le « Bulletin technique » associe les siens car, membre du Conseil d'administration de notre revue, il lui témoignait une sollicitude à la fois attentive et discrète qui était bien dans sa manière.

Nous perdons, par son décès, un ami et un conseiller d'une rare lucidité dont l'esprit subtil et enjoué faisait la joie de nos réunions.

BIBLIOGRAPHIE

La commande individuelle des essieux des systèmes utilisés pour locomotives électriques et motrices dans l'exploitation des voies ferrées de toute nature, par A.-M. Hug, ingénieur-conseil. — Editions Orell Füssli. 32 fr.

Un volume (21 × 29 cm) de 112 pages, illustré de 202 figures, complété par une note bibliographique et un court lexique français-allemand-anglais des principaux termes techniques utilisés.

Il n'existait pas jusqu'ici une étude spécialisée des divers systèmes de commande individuelle des essieux, mais seulement des descriptions plus ou moins détaillées de tel ou tel système, faites soit dans des ouvrages concernant les locomotives électriques en général, soit dans des articles de revues techniques traitant d'électrifications ou de matériel électrique.

Le travail que M. l'ingénieur-conseil Hug nous présente ici remplit donc une lacune et doit être d'autant plus apprécié des entreprises ferroviaires qui songent, soit à introduire la traction électrique dans leur réseau, soit à acquérir des locomotives électriques qu'il permet, grâce à la mention, pour chaque cas, des avantages et inconvénients que les divers systèmes ont présentés en exploitation, de se faire une idée exacte de ce qui doit le mieux convenir pour des conditions déterminées. En outre, les divers mécanismes sont présentés dans leur encadrement, en quelque sorte, avec des appréciations sur l'influence que peuvent exercer les empâtements, bogies, essieux-guides, etc., dans la question.

L'étude que M. Hug avait faite à l'occasion du Congrès international des chemins de fer de Madrid, 1930, constituait déjà un résumé général fort bien documenté ; sa nouvelle publication, beaucoup plus détaillée, donne, à notre avis, un exposé complet de la question et sera certainement la bienvenue, grâce aussi à sa très riche illustration, pour toute personne qui aura à s'occuper de l'entraînement des essieux de véhicules moteurs électriques.

W. MULLER,
Ingénieur en chef du matériel et de la traction
des Chemins de fer fédéraux suisses.

Commission allemande du béton armé. — 77^e rapport : Essais de colonnes armées ou frettées. *M. Otto Graf*, rapporteur. Edition W. Ernst, Berlin. Brochure de 67 pages et 77 figures. Prix : 9,30 Mk.

Le calcul simpliste des prismes comprimés renseigne sur les contraintes moyennes subies par la colonne ; mais il ne fait pas la lumière sur le mode effectif de travail des éléments ; il laisse en suspens trois inconnues : l'effort maximum du béton et les contraintes de l'acier sous ses deux formes d'armature, la barre droite et la frette hélicoïdale. Cette imprécision freine l'initiative des prescriptions de calcul et du constructeur lui-même.

La Commission allemande nous donne ici du courage. Elle a, en effet, exploré un champ fort vaste et y a moissonné des succès.

La première moitié de son étude présente porte sur les colonnes simplement armées. Elle s'y cantonne dans un profil carré, de mesures extérieures uniformes, mais où la structure se montre combien changeante en qualités des matériaux et en proportion d'armature.

Variant les dosages en ciment entre 240 et 325 kg/m³, soit en portland ordinaire soit en ciment spécial, elle a vu les résistances spécifiques du conglomérat monter de 160 à 450 kg/cm². L'acier paraît en trois types : *St 37*, normal, *St 52* et *St 70*, et ceci en proportions fort diverses. D'autre part, la gradation commence au béton non armé pour atteindre une armature de 7,7 %, ce qui est énorme.

Cette ample inégalité de conditions assure un grand poids à la constatation d'excellente collaboration entre le fer et le béton. Si les barres sont soigneusement retenues dans un béton compact, le simple cumul des résistances d'espèces — écrasement du conglomérat et refoulement de l'acier droit — fournit une image fidèle de la résistance finale de la colonne armée. Ce qui est un résultat fort encourageant pour les constructeurs soigneux et avisés.

Les résultats obtenus des colonnes frettées sont moins francs. Non qu'ils ne soient pas bons, au contraire, car les charges atteintes ont régulièrement dépassé ce qu'on attendait ; mais parce que des deux méthodes de calcul proposées, celle du règlement allemand et celle du professeur Mørsch, aucune n'a pu fournir une idée juste du rôle de la frette. Les diagrammes de déformation des colonnes armées en hélice sont, aux résistances du simple poteau armé droit, un peu ceux de l'acier doux, malléable, à celles de l'acier dur et cassant. Une « limite apparente » se montre nettement dès l'origine du travail de la frette et marque un brusque changement d'allure des diagrammes, qu'elle laisse désormais dépourvus de régularité et probablement de réversibilité. Etablir des prescriptions pour le béton fretté est vraiment une tâche décevante. A. P.

CARNET DES CONCOURS

Bâtiment administratif, à Lausanne, et aménagement de ses abords.

Voir « Bulletin technique » du 4 juillet 1936, page 168. — 26 projets présentés.

1^{er} prix (Fr. 2000), à M. Jacques Favarger ;
2^e prix *ex æquo* (Fr. 1500), à M. Ch. Thévenaz ;
3^e prix *ex æquo* (Fr. 1500), à M. Roger Braillard ;
4^e prix (Fr. 1000), à M. A. Laverrière ; tous architectes domiciliés à Lausanne.

« Le jury recommande l'adoption des solutions présentées par le projet de M. Favarger. »



EDOUARD SAVARY

*Membre du Conseil d'administration de la Société du
« Bulletin technique de la Suisse romande ».*