

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 66 (1940)  
**Heft:** 11

**Nachruf:** Blonay, Aymon de

### **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:** 14.03.2025

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

derniers venus de cette série ; le plus hardi est celui de la Salgina, près de Schiers, qui atteint 90 m.

Mais là où la voûte élastique reprenait ses droits, Maillart a introduit l'arc polygonal raidi par un puissant tablier ; celui-ci, dont la vision peut ne pas plaire aux amants de la voûte autonome et aux partisans de la pure pression dans le béton, assure néanmoins une belle continuité de lignes horizontales de résistance dans l'ouvrage ; l'indéniable esthétique et la forte tranquillité y vaut à l'occasion mieux que la discordance entre une arche principale et des travées d'approche. Le pont de 82 m sur le Hessund, en Finlande, répond à ce type.

L'éminent ingénieur qu'était *R. Maillart* fit donc œuvre de novateur ; il était artiste en son genre et réaliste toujours. Le béton, dont il admirait la fluidité originelle, et que le durcissement monolithique laisse doué d'une lente plasticité dans les grands ouvrages normalement élancés, c'est l'élément des problèmes spaciaux, à l'inverse donc du métal et du bois dont l'action se caractérise dans le plan. Cette antithèse commande un traitement différent ; elle force le constructeur conscient à sortir de l'ornière où le béton armé s'est engagé à la suite de ses prédécesseurs ; la dalle champignon à deux nappes d'aciers, le voile autoporteur et la solidarité dans l'espace des ouvrages portants et portés, en étaient pour lui la vivante image.

De son autorité et de sa ferveur, *R. Maillart* en fit une large preuve au cours de la révision des normes suisses du béton armé, qui aboutit en 1935 à l'ordonnance fédérale actuellement en vigueur. Ces textes doivent beaucoup à sa clairvoyance avertie. Car l'ingénieur simplifiait instinctivement ce que la théorie tendait parfois à trop détailler ; pour lui la responsabilité personnelle est un garant de bienfaisance incomparablement plus puissant que les textes de loi et les agents de contrôle. Mais c'est d'ingénieurs en titre et conscience qu'alors il s'agit.

Cette autorité, reconnue au loin, lui valut l'honneur d'être seul sur le continent, avec le savant ingénieur français Freyssinet, à être couronné de l'honorariat par le Royal Institute of British Architects. Il le fut, récemment, par le Groupe S.I.A. des Ponts et Charpentes, en reconnaissance des services rendus à notre technique nationale.

Ses collègues garderont de lui le souvenir et l'exemple d'un travailleur acharné, d'un homme empreint de l'actif optimisme, de celui qui voit clairement son chemin et ne s'en laisse pas détourner par les duretés de la vie.

A. P.

### Frédéric Rochat-Mercier.

*Frédéric Rochat-Mercier*, ingénieur, ancien municipal, directeur des travaux à Lausanne, originaire du Lieu, était né à Stuttgart (Württemberg) le 12 octobre 1867, où il fit ses premières études qu'il poursuivit à l'Académie et à l'École d'ingénieurs de Lausanne, où il reçut en 1891 le diplôme d'ingénieur civil. Il fut successivement occupé en 1894 et 1895 à Bâle comme ingénieur des chemins de fer du Grand-Duché de Bade, de 1895 à 1896 à la Compagnie du Jura-Simplon, comme ingénieur du service des ponts, en 1899 et 1900 à Lausanne, à la Compagnie du Lausanne-Ouchy et des Eaux de Bret, où il dirigea les importants travaux du grand réservoir de Chailly. Le 15 janvier 1901 il était appelé aux fonctions d'ingénieur en chef du Service des eaux de la ville de Lausanne ; c'est en cette qualité qu'il dirigea l'entreprise d'adduction à Lausanne des eaux du Pays d'Enhaut. Le 8 décembre 1902, il prenait la direction du service de la voirie qu'il conduisit à la satisfaction générale. C'est là qu'on alla le chercher

le 16 juillet 1907 pour en faire le municipal-directeur des travaux. Il le resta pendant trois ans et il ne tenait qu'à lui de conserver ces fonctions. Mais lui-même affirmait qu'il n'était pas fait pour la discussion devant le Conseil communal, qu'il était avant tout un homme d'études, ou un chef de chantier. Il donna donc sa démission, aux regrets de tous, le 28 juin 1910 et fut remplacé par M. Paul Rosset, architecte. Après un repos de quelques mois *M. Frédéric Rochat-Mercier* rentra à l'Hôtel de Ville comme ingénieur en chef du Service technique de la direction des travaux, où il se sentait vraiment à son aise et où il a beaucoup travaillé dans l'intérêt de la ville de Lausanne. Celle-ci était alors en plein développement, de nouveaux quartiers s'édifiaient de tous côtés ; or, à cette époque, la Municipalité n'était pas armée pour pouvoir exiger des constructeurs une extension rationnelle de la ville, la tâche de l'ingénieur en chef qui cherchait à ordonner la voirie et les constructions était très ingrate et difficile. *M. Rochat*, avec une grande largeur de vues, a déployé son ardeur et sa compétence à l'établissement du plan d'extension et des règlements y relatifs qui, développés par ses successeurs, leur permettent de donner à la ville de Lausanne un aspect conforme aux exigences modernes.

Il avait donné sa démission pour le 30 août 1933 et prit une retraite bien méritée après trente ans d'éminents services rendus à la ville.

*Frédéric Rochat-Mercier* était l'homme le plus aimable que l'on pût rencontrer. Tous ceux qui ont été en relations avec lui lui ont conservé le meilleur souvenir.

### Aymon de Blonay.

A Lyon s'est éteint le 1<sup>er</sup> mai dernier, dans sa 85<sup>e</sup> année *M. Aymon de Blonay* qui était né à Reichshoffen (Alsace) où son père dirigeait les usines de la maison de Dietrich. Il avait obtenu son diplôme d'ingénieur mécanicien à la Faculté technique de l'Académie de Lausanne en 1876 et était le dernier survivant de cette volée qui comprenait entre autres *M. Emile Perey*, ancien ingénieur au Jura-Simplon et aux Chemins de fer fédéraux.

*M. A. de Blonay* débuta dans la carrière d'ingénieur à la Compagnie de St-Gobain qu'il quitta au bout d'une année pour entrer aux Chantiers de la Buire, à Lyon, qui construisaient du matériel de chemins de fer. Il y fut occupé de 1878 à 1886. Pendant les quatre années qui suivirent, il dirigea, à Lyon également, une fonderie de cuivre.

Il revint en Suisse en 1891 pour entrer au Département fédéral des Chemins de fer comme ingénieur du contrôle du matériel roulant, place qu'il occupa jusqu'en 1913. Il représenta ensuite, comme agent général pour la Suisse, la Société des autocoupleurs brevetés.

Pendant la guerre, son cœur généreux lui fit prendre la présidence à Berne du Bureau de secours pour les prisonniers serbes, Bureau qu'il dirigea de 1916 à 1918. Il fut récompensé de son dévouement à cette cause par l'attribution de plusieurs décorations serbes et autres.

En 1923 il se retira à Lyon où il avait de nombreuses attaches familiales.

Quoique ayant vécu longtemps à l'étranger, *M. Aymon de Blonay* était resté très attaché à sa patrie ; c'était un homme très droit, fidèle à ses affections comme à ses devoirs et d'une grande bonté ; il laisse à tous ceux qui l'ont connu un bon souvenir.