Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 28 (1902)
Heft: 4

Artikel: Eglises de campagne
Autor: Bonjour, C.-F.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-22837

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: 07.12.2025

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

28me Année. 20 Février 1902. N° 4.

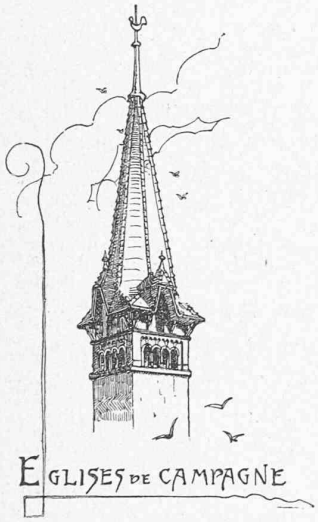
Bulletin technique de la Suisse romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET ARCHITECTES. — Paraissant deux fois par mois.

Rédacteur en chef : M. P. HOFFET, professeur à l'Ecole d'Ingénieurs de l'Université de Lausanne.

SOMMAIRE : *Eglises de campagne,* par M. C.-F. Bonjour, architecte, Lausanne, avec une planche hors texte. — *Chemin de fer électrique Aigle-Leysin (suite et fin),* par M. F.-H. Cottier, ingénieur, Lausanne. — *Nouvelle dynamo Thury de 25,000 volts, à courant continu.* — *Note sur le calcul des arcs continus (suite),* par M. Henry Lossier, ingénieur civil, Lausanne. — *Quelques notes sur le VIIIe Congrès de navigation, à Paris en 1900,* par M. L. Deluz, ingénieur, Cossonay. — **Divers :** *Croquis de ponts métalliques,* par M. Jules Gaudard, ingénieur civil. — *Tarif de la Compagnie vaudoise des Forces motrices des lacs de Joux et de l'Orbe.* — *Tunnel du Simplon :* Etat des travaux en janvier 1902. — *Correspondance.* — *Avis aux abonnés.*

Eglises de campagne.



Depuis quelques années, sous l'impulsion de l'Etat et grâce à son appui financier, on a vu naître et se développer un mouvement marqué en faveur de la restauration de nos églises de campagne, et pour la construction de nouveaux temples.

Avec des ressources souvent fort restreintes, nombre de communes ont tenu à posséder leur église, leur clocher, alors même que n'étant pas chef-lieu de paroisse, leurs temples ne sont pas desservis d'une façon permanente ; pour quelques localités, le temple existant était devenu insuffisant pour les besoins locaux et méritait des transformations telles, que le raser et construire à neuf était le parti le plus sage à prendre.

Certes l'appui de l'Etat a été d'un précieux secours et, à plus d'une reprise, ce n'est qu'en invoquant son aide et protection que les autorités de certaines de nos communes rurales ont pu vaincre la résistance de leurs conseils généraux et faire voter des crédits que ceux-ci auraient voulu voir plus modérés ou affectés à une simple réparation des édifices existants.

C'était là que résidait un danger tant au point de vue de l'art, qu'au point de vue professionnel : on n'est que trop porté, dans nos campagnes, à se passer des services de l'architecte, surtout en matière de réparations. « Ce n'est vraiment pas la peine d'aller le déranger pour des réparations de peu d'importance, dit-on. Songez donc aux dépenses qu'il occasionne et aux frais auxquels il engage ! » et l'on s'empresse d'aller trouver le charpentier de la localité ou l'entrepreneur voisin, qui se chargent des devis, des plans, de la surveillance des travaux et de la vérification de leurs propres mémoires !

Lorsque le charpentier est chargé des travaux il n'y a que demi mal, surtout s'il n'a pas trop fréquenté les villes et ne veut pas tout « embellir », car il possède encore par atavisme, sinon par tradition, le sentiment de l'art de ses pères, de ce bel art de la charpente qui savait donner au bois, par les seuls moyens de la hache et du couteau, des formes frustes et naïves, mais toujours conformes à l'esprit de la matière employée et de la fonction à remplir.

Feuilletez l'album des « Temples nationaux » par le peintre E.-D. Turrian, et vous vous convaincrez que les plus intéressantes de nos églises rurales sont celles où le bois joue le rôle principal : c'est un clocheton hardiment planté en croupe sur le toit, un auvent en planches brutes, supporté par deux consoles ou deux colonnes équarries, un avant-toit avec chevrons apparents, et vous avez de suite l'impression sinon d'une œuvre sortant des mains d'un prix de Rome, du moins celle d'un bâtiment bien en rapport avec les habitations de la localité, bien silhouetté, et cadrant avec le paysage.

Citons les églises de Syens, de Corcelles près Payerne, de Carrouge, parmi les plus jolies à ce point de vue.

Par contre, si la restauration est laissée aux soins du maçon, celui-ci supprimera tout bois inutile selon son idéal, qui sera de voir un clocher en maçonnerie, avec chaînes d'angle en ciment appliqué, corniche en ciment et, entre quatre pyramidions toujours en ciment, une flèche plutôt semblable à une aiguille s'élever chétive et

maigre, mais resplendissante sous sa cuirasse d'écailles en fer blanc ou en tôle galvanisée, alors que le clocher du village voisin, aux formes un peu trapues peut-être, entouré de noyers ou de tilleuls séculaires, se mariant avec eux par la couleur de ses tuiles et créneaux moussus fixés par un grand clou forgé, et se fondant avec leur feuillage, contribue bien mieux à l'harmonie générale. Considérez même les églises neuves, élevées il y a quelque vingt ans, avant que le Service des bâtiments de l'Etat eût aiguillé le mouvement de restauration dans une direction plus conforme à nos traditions, en combattant le « paroistre » cher aux parvenus, et vous serez frappé de la sécheresse des lignes et du caractère peu campagne de ces constructions. Que font là ces machicoulis, ces contreforts gothiques ou romans et ces corniches à modillons ; l'ardoise a remplacé la tuile, le ciment la bonne pierre de taille, et un crépissage glacé et glacial malgré le badigeon, a succédé aux enduits rustiques et grossiers et à la maçonnerie apparente, irrégulière il est vrai, mais colorée et pleine d'imprévu.

Heureusement l'Etat, qui subventionne largement les communes disposées à bien faire, veut que ses deniers soient employés avec discernement et s'oppose à tout acte de vandalisme dans les transformations, comme à toute exagération vers des tendances de modernisme outrancier. De même qu'on ne verra plus mutiler nos beaux plafonds de bois à l'intérieur de nos anciens temples de campagne, on ne verra davantage une généralisation dans l'emploi du ciment aller jusqu'à en fabriquer des chaires et des auvents ; il suffit amplement à la satisfaction de nos idées modernes d'avoir vu la chose exécutée une fois pour être choqué de ce mode de faire, ceci dit sans citer personne.

La forme de nos temples de campagne peut se rapporter au type des « chapelles » à moins que, greffée sur une construction plus ancienne, elle n'en soit compliquée de ce fait ; c'est généralement un rectangle de 5 à 10 mètres de largeur sur 10 à 20 de longueur, terminé par un chœur polygonal ou, si le temple est de construction très ancienne, par une annexe plus basse et souvent voûtée. Formant tantôt porche ou placée latéralement, une tour massive montant de fond, flanque la face d'entrée ; c'est là qu'est placé l'escalier accédant à la galerie, escalier étroit et raide, gênant souvent la sortie des fidèles. Dans les constructions moins importantes, le clocher, campé sur le toit, est dans ce cas entièrement en bois ; un auvent sert alors d'abri à la sortie des paroissiens.

L'intérieur était certainement plus confortable autrefois qu'il ne le paraît maintenant : un plafond en bois laissé naturel et des peintures sur les murs donnaient une impression de confort qu'un misérable badigeon et même un simple chaulage ont fait disparaître, et c'est à grand peine et avec de minutieuses précautions qu'il faut procéder actuellement à l'enlèvement de cet enduit afin d'éviter de dégrader les peintures intéressantes qu'il pourrait avoir recouvertes.

Nous donnons ici quelques vues d'églises construites récemment ou en construction, pour lesquelles on s'est efforcé de reprendre le mode de faire ancien, sinon par une copie étroite, du moins en en adoptant les principes.

C'est ainsi que la tuile rouge et les créneaux ont à leur tour pris une revanche sur l'ardoise et le fer blanc, de caractère étranger au pays ; la pierre de taille employée sobrement a vaincu le ciment ; à l'intérieur, les bois laissés naturels ou recouverts d'un simple glacis, sur les murs un semis et des instructions bibliques en caractères décoratifs tendent à enlever cette impression de froideur et de rigidité que nous laissent malheureusement bien de nos temples.

L'église de Chevilly a été construite sur ces bases : pierre de taille comme encadrement des baies et chaînes d'angle, tuiles rouges et créneaux, charpente apparente à l'extérieur, galerie et plafond en bois, tels ont été les éléments qui ont servi à la construction et à la décoration de l'édifice. Un clocher en tuf repose sur une base en pierre portée en encorbellement sur la face principale. Adossé sur la face latérale, un monument en marbre exécuté par M. R. Lugeon, sculpteur, rappelle aux passants la mémoire du peintre Gleyre, originaire de Chevilly.

Le temple contient 176 places et est revenu à 27,000 francs, non compris les prestations de la commune en pierre, sable et transports, que les ressortissants de la localité ont prises et à leur charge individuellement, ainsi que cela se fait fréquemment. En évaluant ces éléments, on arrive à un coût de fr. 257 au mètre carré.

L'église de Prahins près d'Yverdon, un peu plus petite que la précédente, est revenue cependant un peu plus cher, grâce à une tour montant de fond et dont la base en pierre de taille sert d'auvent. Construite pour 160 personnes, son coût ascende à fr. 35,600, soit fr. 269 au mètre carré. Là encore les mêmes moyens ont été développés, avec un peu plus de luxe peut-être. Le clocher est terminé par un beffroi en tuf laissé apparent, matériaux que nous voudrions voir employer davantage, et si celui

que le commerce met à notre disposition était d'une qualité supérieure, il est certain que son emploi se généraliserait.

De construction beaucoup plus simple, le *temple de Champtauroz*, non loin du précédent, est destiné à contenir 150 personnes et son coût n'atteint pas fr. 18,000; c'est dire que tout luxe a été banni; un clocheton en bois et un petit auvent forment à eux seuls la décoration extérieure, l'effet ayant surtout été cherché dans la silhouette.

Enfin, la planche hors texte donne les vues et le plan de *l'église de Donneloye*, actuellement en construction. Estimée à fr. 52,000, cette église, en y comprenant la galerie, donnera place à 270 fidèles.

Les murs extérieurs, au lieu d'être enduits, seront en maçonnerie avec joints crépis seulement. Ce système, tout en gardant une certaine rusticité, présente un aspect de richesse et est en même temps d'une grande simplicité de construction.

A l'intérieur, une charpente en partie visible avec plafond à poutrelles apparentes, fait les frais de la décoration, qui est complétée par un soubassement en menuiserie courant le long des murs. On accède à une galerie également en charpente apparente par un double escalier en bois débouchant à l'intérieur du temple même.

C.-F. Bonjour, architecte.

Chemin de fer électrique Aigle-Leysin.

(Suite et fin)[1].

Voitures à voyageurs et wagons. — Le matériel roulant destiné à la section à crémaillère consiste en :

2 voitures à deux essieux à voyageurs ;

2 voitures à quatre essieux et à bogies (une ouverte et une fermée) ;

5 wagons à marchandises ouverts ;

1 wagon à marchandises fermé.

Tous ces véhicules sont munis du frein à vis et à sabots pour la section à adhérence (4 sabots pour les voitures à 2 essieux, 8 pour celles à quatre essieux), et du frein à crémaillère.

Ce dernier est commandé depuis la plateforme amont et est identique à celui des locomotives ; la roue dentée se trouve fixée sur l'un des essieux sur les petites voitures et sur les wagons ; dans les voitures à bogies cette roue se trouve au centre du bogie d'avant, sur un arbre spécial. Les dents sont reliées rigidement à l'essieu, sans ressorts.

Le refoulement des voitures se fait par l'intermédiaire de tampons en acier, en forme de cloche, montés sur pivots et placés dans l'axe de la voiture. Ceux-ci sont disposés de façon à ce que la tige du tampon aval, se prolongeant en avant de sa cloche, vienne s'emboîter dans l'intérieur du tampon amont, en constituant ainsi une barre rigide sans attelage spécial.

Les voitures sont donc indépendantes, soit les unes des autres, soit de la locomotive ; toutefois pour les manœuvres dans les gares, un crochet spécial constitue la liaison.

L'attelage de ces voitures avec les voitures du tramway se fait par l'intermédiaire de ces mêmes tampons.

Les voitures à voyageurs sont toutes à coupés séparés de 8 places avec portes latérales ; elles possèdent, à l'exception de la voiture ouverte, un fourgon à bagages de $2^m,30$ de longueur, avec sièges rabattables.

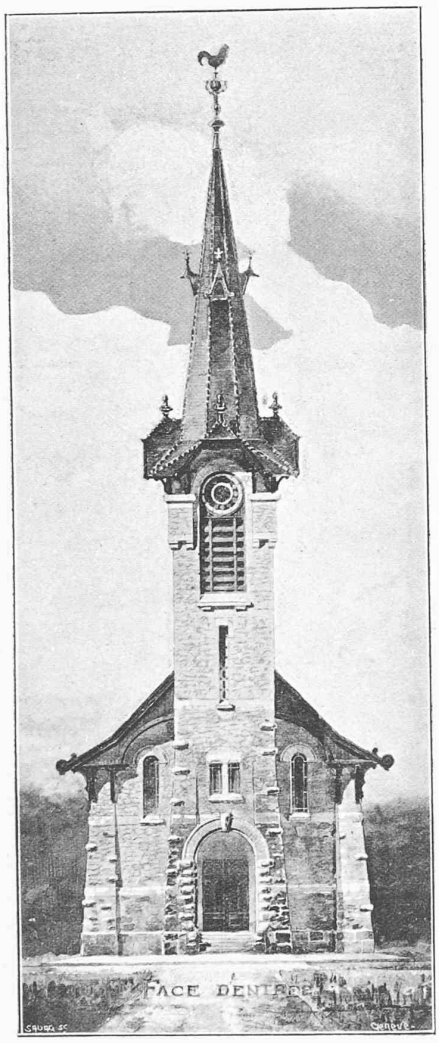
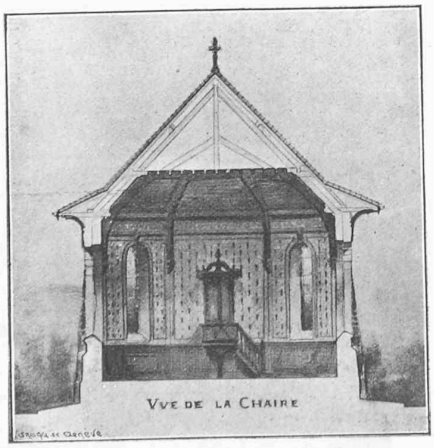
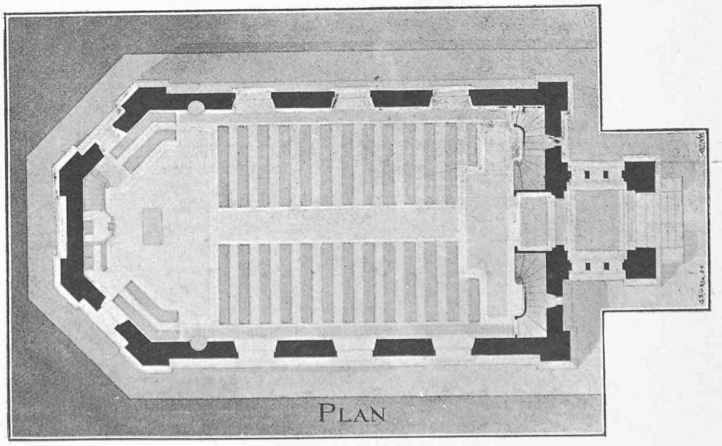
Les voitures à deux essieux ont deux compartiments ; la voiture à bogies fermée en a quatre ; l'un d'eux a été aménagé avec luxe et le nombre de ses places a été réduit à 6. La longueur de la caisse de cette dernière est de $10^m,70$.

La voiture ouverte a 56 places et $12^m,60$ de longueur ; l'un des compartiments est disposé de façon à ce que l'on puisse éventuellement y loger les bagages.

Bien que le gabarit d'espace libre permette sur la crémaillère une largeur de voiture de $2^m,50$, tout ce matériel a été construit de façon à pouvoir circuler dans la ville d'Aigle, où les rues étroites n'ont permis qu'une largeur de $2^m,20$.

Les voitures à bogies sont automotrices et munies d'un seul moteur à carcasse d'acier de 30 à 35 chevaux, avec mise en marche sur chaque plateforme.

Les voitures sont éclairées et chauffées électriquement, soit directement, soit par l'intermédiaire de la locomotive. Elles ont été construites par la Société Industrielle suisse de Neuhausen. Les wagons à marchandises qui proviennent de cette même fabrique, peuvent porter $7\,^1/_2$ tonnes; deux des wagons ouverts peuvent être équipés d'un cadre avec pivot central et servir au transport des longues pièces.

[1] Voir N° du 20 janvier 1902, page 15.

Temple de Donneloye et de Mézery.