

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 65 (1939)  
**Heft:** 26

## Inhaltsverzeichnis

### 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:** 14.01.2026

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

# BULLETIN TECHNIQUE

## DE LA SUISSE ROMANDE

### ABONNEMENTS :

Suisse : 1 an, 12 francs  
Etranger : 14 francs

Pour sociétaires :

Suisse : 1 an, 10 francs  
Etranger : 12 francs

Prix du numéro :  
75 centimes.

Pour les abonnements  
s'adresser à la librairie  
F. Rouge & C<sup>ie</sup>, à Lausanne.

Paraissant tous les 15 jours

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale. —

COMITÉ DE PATRONAGE. — Président: R. NEESER, ingénieur, à Genève; Vice-président: M. IMER, à Genève; secrétaire: J. CALAME, ingénieur, à Genève. Membres: *Fribourg*: MM. L. HERTLING, architecte; A. ROSSIER, ingénieur; *Vaud*: MM. F. CHENAUX, ingénieur; E. ELSKES, ingénieur; EPITAUX, architecte; E. JOST, architecte; A. PARIS, ingénieur; CH. THÉVENAZ, architecte; *Genève*: MM. L. ARCHINARD, ingénieur; E. ODIER, architecte; CH. WEIBEL, architecte; *Neuchâtel*: MM. J. BÉGUIN, architecte; R. GUYE, ingénieur; A. MÉAN, ingénieur cantonal; *Valais*: M. J. DUBUIS, ingénieur, à Sion.

RÉDACTION: D. BONNARD, ingénieur, Case postale Chauderon 475, LAUSANNE.

### ANNONCES

Le millimètre sur 1 colonne,  
largeur 47 mm :  
20 centimes.

Rabais pour annonces  
répétées.

Tarif spécial  
pour fractions de pages.

Fermage des annonces :  
Annonces Suisses S. A.  
8, Rue Centrale (Pl. Pépinet)  
Lausanne

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE  
A. STUCKY, ingénieur, président; G. EPITAUX, architecte; M. IMER.

SOMMAIRE : *Les véhicules routiers à gazogène au service de la défense et de l'économie nationale*, par Ed. DELLEY, ingénieur-mécanicien, Fribourg. — *Problèmes actuels des concours d'architecture*, par W. VETTER, architecte, à Paris. — *Comment se chauffer rationnellement au bois ?* par F. AUBERT, inspecteur des forêts, à Rolle. — DIVERS : *Le Bureau d'entraide technique de Genève*. — BIBLIOGRAPHIE. — SERVICE DE PLACEMENT.

## Les véhicules routiers à gazogène au service de la défense et de l'économie nationale,

par Ed. DELLEY, ingénieur-mécanicien, Fribourg.

La motorisation qui s'est développée tant dans l'armée que dans l'ensemble du pays conditionne leur vie en temps de guerre aussi bien qu'en temps de paix. La question des carburants se pose donc chaque jour avec plus d'acuité. La motorisation a, en effet, ses avantages et ses exigences; parmi ces dernières, l'alimentation des moteurs tient la première place. Aussi, pousser à la motorisation sans avoir résolu le problème des carburants, c'est tendre vers une situation dangereuse car le ravitaillement de l'armée et du pays en carburants étrangers, en temps de guerre, risque de ne pas toujours être en rapport avec le nombre des véhicules à moteurs en circulation. La motorisation peut donc être, en cas de conflit, la source de grosses difficultés tant que toute l'économie des moteurs de nos véhicules routiers continuera à être établie sur les qualités spéciales, indéniables d'ailleurs, de carburants d'importation: essence et huile lourde minérale.

Jusqu'à il y a quelque vingt ans, la quasi-totalité des transports de la vie civile et de l'armée était assurée par les chemins de fer et par des moyens hippomobiles. Au cours de la guerre mondiale de 1914-1918, l'automobile avait bien pris, avec la prolongation des hostilités, une part sans cesse croissante aux transports; jamais cependant cette part n'était devenue prépondérante<sup>1</sup>. Pour les chevaux, l'avantage en pareil moment réside dans le fait qu'ils peuvent vivre sur le pays; la question de leur affouragement ne saurait soulever de problème vraiment angoissant. Les moteurs thermiques,

au contraire, tirent pour la plupart leur alimentation d'outre-mer. Durant la guerre mondiale où les besoins en carburants liquides avaient été encore relativement modestes, le ravitaillement en essences de pétrole avait causé, à plusieurs reprises, de très vifs soucis aux pays belligérants. Le conflit actuel a vu renaître ces soucis. La consommation accrue dans des proportions considérables des pays voisins sur le territoire desquels a lieu le transit de notre contingent de carburants ainsi que la guerre sur mer, nous oblige, par contre-coup, à une grande parcimonie. Pour parer à cette difficulté, il faut mettre le moteur à même de vivre sur le pays et de se passer, dans la mesure compatible avec nos réserves naturelles d'énergie et avec les principes d'une sage économie, de l'importation. A ce sujet, il ne suffit pas de rechercher et de découvrir des carburants nouveaux; il faut les obtenir à des prix de revient suffisamment avantageux.

Les moteurs, qu'ils soient à explosion ou à combustion, s'accommodent d'une variété considérable de produits comme carburants. Dans ces conditions, ce serait, *a priori*, folie que de vouloir se limiter à un seul de ces produits en écartant ou en négligeant volontairement les autres. Nous sommes trop pauvres pour pouvoir faire fi d'une part quelconque de nos ressources. Cependant, les carburants liquides, légers et lourds, prennent presque toujours leur source dans le charbon. Et comme notre sous-sol n'en contient pour ainsi dire pas, force nous est bien de chercher ailleurs un carburant de complément. Acétylène dissous, gaz de ville comprimé ne sauraient non plus se substituer largement aux carburants usuels, du moins en Suisse. L'emploi direct ou indirect du charbon pour la traction implique, chez nous, la dépendance de l'étranger. Il en serait de même de la fabrication d'un carburant liquide de synthèse qui ne serait pas uniquement basée sur les formes mineures de la houille: tourbe et lignite dont la Suisse possède heureusement quelques réserves naturelles, insuffisantes toutefois pour assurer une production convenable de carburants. En effet, pour qu'un carburant mérite le

<sup>1</sup> Revue des Deux Mondes, 1<sup>er</sup> février 1936, Général Serrigny: Poids lourds et autostrades.