

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 68 (1942)
Heft: 18

Nachruf: Dénéréaz, Louis

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: 27.01.2026

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

Le Comité central délègue MM. A. Guyonnet, Genève et H. Näf, Zurich, dans la commission chargée d'établir des propositions concernant les collaborateurs à cette action.

6. *Prochaine Assemblée des délégués et Assemblée générale de la S. I. A., le 22 août 1942, à Schaffhouse.*

Le Comité central met au net l'ordre du jour de ces assemblées. Le programme de l'Assemblée générale prévoit, après la partie administrative, deux causeries, l'une de M. P. Budry sur le thème : « La nature et le génie civil », l'autre de M. le Conseiller fédéral Dr K. Kobelt sur « la création de possibilités de travail ».

Le Comité central examine diverses questions, entre autres l'organisation des professions techniques, le plan d'aménagement national, etc.

Zurich, le 12 août 1942.

Le Secrétariat.

Assemblée générale des 22, 23 et 24 août 1942 à Schaffhouse.

Les membres de la *Société suisse des ingénieurs et des architectes* se sont réunis en assemblée générale à Schaffhouse les 22, 23 et 24 août. Cette manifestation que présidait M. le Dr h. c. R. Neeser, président central de la société, a remporté un très vif succès.

Samedi matin, 22 août 1942, l'assemblée des délégués prenait d'importantes décisions relatives aux normes des travaux du bâtiment, des constructions en bois et métalliques ; spécialement en ce qui concerne l'adaptation du texte de ces prescriptions aux conditions actuelles, exceptionnelles, du marché des matériaux de construction. L'après-midi du même jour, près de 400 membres de la S. I. A., réunis en assemblée générale, entendirent le rapport présidentiel sur l'activité de la Société durant l'exercice écoulé¹. MM. Kobelt, conseiller fédéral, et Hässig, architecte, furent nommés membres honoraires de la Société. La section de Genève fut chargée de l'organisation de la prochaine assemblée générale qui aura lieu en automne 1943.

Deux conférences donnaient à cette manifestation un éclat particulier : celle de M. le conseiller fédéral Kobelt, chef du Département militaire, qui avait accepté de traiter, devant les membres de la S. I. A. l'importante question de la « Création d'occasions de travail », et celle de M. P. Budry, directeur du bureau de Lausanne de l'Office suisse du tourisme, dont l'exposé était intitulé « La nature et le génie civil ».

Au banquet officiel, qui réunit organisateurs et congressistes, délégués des autorités et de nos grandes administrations publiques, représentants de nos hautes écoles techniques, de la presse professionnelle et quotidienne, d'aimables paroles furent échangées. On entendit entre autres M. Angst, président de la section de Schaffhouse et M. Lieber, conseiller d'Etat, souhaiter la bienvenue aux participants. M. Neeser, président central, après avoir remercié les organisateurs, dont le mérite fut d'autant plus grand que les difficultés furent accrues par les circonstances actuelles, exprima toute la satisfaction qu'éprouvait chacun à se trouver pour quelques heures à Schaffhouse qui rassemble en son sein à la fois tant de trésors architecturaux et un si grand nombre d'industries

¹ Les procès-verbaux de ces séances et le rapport présidentiel devant incessamment paraître dans notre périodique, nous pensons superflu de donner aujourd'hui plus amples précisions sur les objets inscrits à l'ordre du jour de ces assemblées.

jouant dans notre économie un rôle de premier plan. Il fit appel à la confiance en nos autorités et en notre armée et exprima le vœu que la S. I. A. se mette toujours mieux et davantage, avec ferveur et énergie, au service du pays.

Ce compte rendu ne serait pas complet si nous ne faisons allusion au succès remporté par les visites et excursions qui eurent lieu dimanche et lundi sous la direction de M. W. Müller, architecte, président du comité d'organisation. Qu'il s'agisse du musée, si parfaitement restauré et enrichi il y a quelques années, de la visite des quartiers pittoresques de la ville ou de l'excursion à Stein am Rhein, il n'est pas de participant qui n'en garde le plus lumineux souvenir. Et l'on ne pouvait mieux clôturer ces journées qu'en offrant à ceux qui en avaient le loisir l'occasion de visiter les usines de la région, qui sont de celles dont l'activité honore le plus notre industrie nationale.

D. BRD.



LOUIS DÉNÉRÉAZ, ingénieur.

1876-1942

NÉCROLOGIE

**Louis Dénéréaz, ingénieur,
fondé de pouvoirs
de la Société Romande d'Electricité.**

M. Louis Dénéréaz est né à Oron le 24 août 1876 ; il fit ses classes dans son village natal et au collège de Vevey, puis fréquenta l'Ecole polytechnique fédérale à Zurich d'où il sortit avec le diplôme d'ingénieur électricien. Il commença son activité dans la Société d'exploitation des câbles électriques de Cortaillod (système Berthoud, Borel & Cie) et fut attaché à la direction de la dite société à Lyon. Au bout de quelques années, il revint en Suisse et entra, le 20 août 1906, au service de la

Société Romande d'Electricité. Il fut spécialement chargé de la surveillance du réseau électrique de Vevey-Montreux et remplit ces fonctions avec beaucoup de savoir-faire, de tact et de dévouement. Il fut très apprécié par le Conseil d'administration et par la direction qui le nomma fondé de pouvoirs le 8 août 1919.

Pendant les trente-six années qu'il appartint à cette entreprise, il accomplit un très grand travail, il prodigua ses forces sans compter, comme il les mit aussi au service du pays et tout particulièrement de la contrée Vevey-Montreux. Il fut syndic de Blonay et, pendant une législature, député au Grand Conseil vaudois.

Il s'occupa aussi avec beaucoup d'intérêt des œuvres locales de bienfaisance (pavillon de Mottex, orphelinat des Alpes, etc.) et fit partie de plusieurs conseils d'administration, entre autres de la Compagnie du chemin de fer Clarens-Chailly-Blonay, dont il était l'actif président.

A la Société Romande, il gagna non seulement la confiance de ses chefs et du Conseil d'administration, mais aussi l'estime de tous ceux, abonnés, clients, employés ou collègues, qui ont eu le privilège de le voir chaque jour accomplir sa tâche avec un parfait savoir-faire, une affabilité et une courtoisie qui le faisaient apprécier et aimer de tous.

Pendant ces trente-six années, Louis Dénéréaz fut le chef modèle, le collaborateur dévoué et l'ingénieur compétent qui, parfaitement au courant de ce qui pouvait être fait, tout en tenant compte des intérêts de la Société dont il était un des chefs, cherchait à donner satisfaction à ceux qui recouraient à ses conseils.

Sa grande bienveillance lui attirait aussi l'estime du per-

sonnel et c'est le témoignage qui lui a été rendu lors de ses obsèques qu'il fut un chef aimé et respecté.

La Société Romande a perdu en M. Louis Dénéréaz un ingénieur actif et compétent et un collaborateur dévoué et particulièrement apprécié.

Tous ceux qui l'ont connu ou ont eu le plaisir de travailler sous ses ordres garderont de lui un souvenir excellent et reconnaissant.

E. D.

BIBLIOGRAPHIE

La voie navigable Venise-Locarno, dans le cadre des intérêts suisses. Conférence faite à Milan, au conseil provincial de l'Economie corporative, le 18 avril 1942, par le Dr *Camillo Beretta*, avocat, président de l'association tessinoise « Idrovia Venezia-Locarno ».

Placé au pied de la barrière des Alpes qui, de tout temps, a séparé la haute Italie de la plaine germanique, le Tessin a vu ses voies de communication se développer suivant une logique incoercible. Ce furent d'abord les sentiers montagneux du Gothard, dont le trafic se vit sanctionné et réglé par les accords passés entre Lucerne et Milan au commencement du Ve siècle, puis entre Zurich, Berne et Venise, peu après l'an 600. La route du Gothard fit la fortune des Waldstätten ; elle prépara et justifia la construction de la voie ferrée, qui constitue actuellement une des bases économiques de la participation de la Suisse à la vie européenne.

Mais le développement du trafic demande celui des moyens de transport : sans préjudice des services vitaux assurés par le réseau ferré, la voie d'eau aura une influence majeure au moment de la reconstruction économique de l'Europe ; c'est donc pendant la guerre qu'il convient d'étudier les moyens qui, la paix revenue, permettront de renouer les liens brisés par le conflit.

L'essor prodigieux du port de Bâle fait pressentir les services que le chaland pourra rendre dans une œuvre de restauration, particulièrement difficile après l'extraordinaire destruction de matériel de transport durant les hostilités actuelles. Le trafic d'importation de notre port rhénan n'a cessé de grandir depuis la fin du précédent conflit européen ; il atteignit 2,75 millions de tonnes en 1938, donc les 34,4 % de l'importation totale de la Suisse ; une partie de ce volume intéressant le transit, on pouvait présumer une continuité dans l'ascension, résultat d'une collaboration parfaite entre le trafic du fleuve et les chemins de fer fédéraux.

La guerre actuelle a conduit à la constitution de la flotte maritime suisse et à la reconnaissance de notre pavillon sur l'océan ; cette base nouvelle aura des effets croissants. Mais nos échanges doivent pouvoir se faire par le sud comme par le nord ; c'est même une condition pour que la Suisse puisse reprendre, dans la paix, sa fonction de trait d'union et de passage direct économe du fret maritime. A ce point de vue, une voie d'eau de Venise par le Pô vers le lac Majeur se présente sous de brillants auspices : son port d'attache, Venise, ne connaît ni le gel ni l'encombrement ; sa route, le fleuve italien régularisé et canalisé, permettra un trafic quasi illimité ; son aboutissement, le lac Majeur, est en même temps celui des deux plus belles voies ferrées transalpines, le Gothard et le Simplon, dont l'hinterland sont la Suisse entière, le Rhin et le lac de Constance.

Il ne faut naturellement pas se dissimuler que tout moyen de transport puissant, qui s'instaure, peut provoquer une crise dans les voies préexistantes : la lutte entre la voie ferrée et l'automobile illustre ce fait, mais elle trouvera sa solution dans l'organisation rationnelle du trafic. Il en sera de même pour la voie d'eau ; l'économie nationale établira une solution d'équilibre, qui écartera le risque de concurrence ruineuse, et

permettra au pays de profiter entièrement des avantages inhérents à chaque voie de communication : la rapidité et l'indépendance au chemin de fer, les grosses masses et l'absence d'usure à la voie d'eau. Deux outils si différents doivent collaborer et non se supplanter l'un l'autre.

Ainsi que ce fut le cas après la précédente guerre, l'Europe épuisée ne verra pas les transports renaître et les prix baisser automatiquement ; l'œuvre de reconstruction demandera des apports en masse, que la voie d'eau internationale sera en mesure de lui assurer à des conditions essentiellement économiques. La Suisse se doit d'attirer ce mouvement à elle et de se prêter à l'établissement de son secteur propre dans ce réseau vivifiant.

A. P.

Commission allemande du béton armé. Cahier 98. Essai de dalles en béton, armées d'acier spéciaux et soumise à feu d'incendie. Série parallèle de colonnes en béton non armé. Rapports : les professeurs Hummel et Herrmann. — Brochure de 38 pages et 52 figures.

Les ouvrages du bâtiment, dimensionnés conformément aux normes en vigueur, sont-ils aptes à résister aux effets du feu accidentel ; et ceci en particulier si l'acier d'armature, doué de résistances exceptionnelles, travaille à de hautes tensions plus sensibles que celles de l'acier doux à l'amollissement du fer approchant des hautes températures ? Les taux de travail s'approchent alors de l'effort de striction sous quelque 600° C. Question assurément grave à l'heure où l'on doit user de tous les moyens d'économiser les matières premières, le fer surtout.

Les bétons utilisés étaient de belle qualité — 650 kg/cm² à l'écrasement et 50 kg/cm² à la traction — grâce à une granulation de bonne normale et à un excellent ciment. Le résultat a été uniformément bon tant pour les dalles de 10 cm d'épaisseur que pour les colonnes de 32 à 60 cm d'équarrissage sous 4,20 m de hauteur. Ces dernières étaient chargées à raison de 10 kg/cm² de section initiale, et quoique celle-ci ait été fortement diminuée par les éclats dus à la dilatation violente et à l'échappement de la vapeur, les témoins ne rompirent ensuite que sous double charge utile ; le taux modéré de travail tient compte de l'élancement, conformément aux règlements. Les dalles étaient soumises à des tensions de 50 kg/cm² dans la face comprimée, à l'opposé du feu, et de 1700 à 2400 kg/cm² dans l'acier atteint directement par l'incendie une fois son béton d'enrobement éclaté.

Réserve faite de l'état lamentable où les a mis l'incendie, les ouvrages exposés ont prouvé leur aptitude à tenir au feu tout une heure sans défaillance dangereuse.

A. P.

Fundstellen mineralischer Rohstoffe in der Schweiz par E. Kündig et F. Quervain ; édition Kümmerly & Frey, Bern Juin 1941.

Cette brochure de 193 pages donne un aperçu général et complet sur tous les gisements d'intérêt minier que l'on peut trouver en Suisse. Leur répartition figure en annexe sur une carte au 1/600 000. Les auteurs y ont indiqué les exploitations importantes actuellement en activité, celles de moindre importance abandonnées ou remises en activité, l'emplacement des forages profonds exécutés ces dernières années et celui des gîtes métallifères et non métallifères distribués sur l'ensemble du pays. La brochure en question résume avec clarté et simplicité toutes nos connaissances relatives aux matières premières de notre sous-sol. Elle passe en revue les divers types de charbon, les minerais de fer, les minerais métalliques et non métalliques présentant un intérêt industriel et consacre également un chapitre au problème du pétrole en Suisse. Elle donne enfin quelques chiffres concernant la production des principaux gisements durant la première guerre mondiale et leurs conditions de rentabilité. Ce petit ouvrage vient à son heure et intéressera tous ceux, industriels, exploitants et géologues qui ont, dans les circonstances présentes, la lourde tâche de tirer le meilleur parti possible des ressources minérales de notre pays.