

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 84 (1958)  
**Heft:** 7  
  
**Nachruf:** Jambé, Charles

#### **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:** 26.01.2026

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

Dès le début du XIX<sup>e</sup> siècle, les travaux de Navier sur la résistance des poutres fléchies, tout comme par ailleurs le triomphe du fer, vont éloigner les chemins que suivent ingénieurs et architectes dans le programme de leurs études respectives. Ainsi, le clou de l'Exposition universelle de 1900, le fameux pont Alexandre III, avec son arc métallique hypertendu, est essentiellement un ouvrage d'ingénieur, où l'architecte n'intervint qu'en dernier lieu, pour « décorer » le pont. C'est là une pratique détestable, qui se révèle fausse, si l'on songe à ce qu'est l'architecture. Nous savons qu'elle s'est répétée au lendemain de la guerre, notamment, lors de la reconstruction du pont du Val-Benoit, à Liège.

L'architecture a été à toutes les époques de l'histoire l'art de bâtir, on peut dire *qu'elle plonge ses racines dans la construction*. Les Romains, les Grecs, les Egyptiens furent des constructeurs, et non pas de simples décorateurs ! Le principe de base de l'architecture gothique repose sur une solution essentiellement technique. Auguste Perret, le grand architecte français, n'hésita pas à proclamer : *La construction est la langue maternelle de l'architecte* et il est certain que le baroque finit par procéder beaucoup plus de la décoration que de l'architecture à proprement parler, ce qui entraîna d'ailleurs sa décadence. Si donc on considère un ouvrage d'art,

un pont, comme relevant de la plastique architecturale, il n'est pas possible de dissocier la structure de la forme !

Cette vérité a été reconnue en divers lieux, et le grand constructeur de ponts qu'est l'ingénieur suisse O. Ammann, œuvrant aux Etats-Unis, n'a pas manqué de relever combien les heureuses réussites d'ouvrages d'outre-Atlantique étaient dues à une collaboration de l'ingénieur avec l'architecte, mais ceci, dès la genèse de l'étude. Une même façon de voir s'est implantée également en France. Cette question a été traitée, il y a quelques années, par M. le professeur Louis Baes, de l'Université et de l'Académie de Bruxelles, vice-président de l'Association internationale des ponts et charpentes. Il arrive à cette même conclusion, qu'à notre époque moderne, les rôles respectifs de l'ingénieur et de l'architecte sont clairement définis dans les différents domaines qu'ils abordent, qu'ils sont complémentaires, mais que leur collaboration doit toujours partir de la genèse de l'étude, quel que soit l'objet traité.

Nous vivons des temps qui donnent raison aux théories du comte de Saint-Simon, mais cet apport de l'esprit que souhaite l'ancien président de la S.I.A., M. Eric Choisy, la collaboration ingénieur et architecte, contribuera grandement à le faire naître.

Lausanne, le 28 novembre 1957.

## NÉCROLOGIE

### Charles Jambé, ingénieur

Un des plus anciens membres de l'A<sup>3</sup>E<sup>2</sup>P.L.<sup>1</sup> et de la S.I.A.<sup>2</sup> vient de nous quitter. Charles Jambé, ingénieur civil, est décédé à Lausanne, le 6 janvier dernier.

Né à Yverdon le 25 avril 1874, il fit ses études secondaires au collège Saint-Michel, à Fribourg, puis vint à Lausanne y poursuivre ses études techniques. Son diplôme d'ingénieur obtenu en 1896, il développa sa carrière d'abord dans le canton de Fribourg. Durant sept ans, il y participa à de nombreux travaux, entre autres à la construction des lignes de chemin de fer Palézieux-Châtel-Saint-Denis et Châtel-Bulle-Montbovon.

Puis, en 1903, il entra au Bureau de la voie du 1<sup>er</sup> arrondissement des Chemins de fer fédéraux, où devait se déployer dès lors toute son activité d'ingénieur. C'est ainsi que de 1911 à 1914 il étudia, à titre de chef de section, la nouvelle gare internationale de Vallorbe et en dirigea la construction. Nommé en 1923 chef du bureau des études du 1<sup>er</sup> arrondissement, il assura celles de nombreuses doubles-voies et de la correction du torrent du Saint-Barthélemy près de Saint-Maurice, dont les frasques durant les années 1928-1932 sont encore dans toutes les mémoires. Il prit sa retraite en avril 1953.

Homme de caractère enjoué, dynamique, il s'était créé au cours de sa carrière, puis de ses années de repos, un cercle étendu d'amis qui, comme ses anciens collaborateurs, garde de lui un souvenir ému et reconnaissant.



CHARLES JAMBÉ, ingénieur

## BIBLIOGRAPHIE

**Guide théorique et pratique de la recherche expérimentale**, par René Leclercq, docteur ès sciences, ingénieur civil. Paris, Gauthier-Villars, 1958. — Un volume 16 × 24 cm, 136 pages, figures. Prix : broché, 1400 fr. français.

Si une méthode de recherche ne peut donner des idées à ceux qui n'en ont pas, elle peut guider ceux qui en ont plus sûrement, plus rapidement et plus complètement vers des voies nouvelles. Une méthode bien conçue n'entrave pas l'esprit d'invention, mais le favorise au contraire. On peut s'étonner dès lors qu'il existe si peu d'ouvrages en langue française sur la méthodologie de la recherche, à une époque où la découverte scientifique est à l'honneur. De plus, les ouvrages connus n'ont pas cette présentation à la fois philosophique et pratique qui plaît aux gens de culture large. L'ouvrage de M. Leclercq vient donc à son heure pour combler une lacune. Il fallait qu'il fût écrit par un praticien à culture philosophique et mathématique. Le résultat est un livre complet où l'aspect humain de la recherche et la philosophie des sciences ne sont pas négligés. C'est un guide pratique où l'on trouve les principales données utiles à la conduite de la recherche systématique. C'est un ouvrage agréable à lire et qui fait réfléchir sans effort inutile.

On peut dire qu'il s'impose aux chercheurs de toutes les disciplines. Il est utile aux philosophes des sciences. Il est recommandable à tout homme cultivé, puisque la science, sous son aspect le plus large, fait désormais partie de la culture générale.

### Sommaire :

1. *Introduction.* — 2. *Le facteur humain dans la recherche* : Importance de ce facteur. Formation du chercheur. Qualités du chercheur. Le directeur de recherches. La conduite de la recherche. — 3. *Le facteur laboratoire, appareillage,*

<sup>1</sup> Association amicale des anciens élèves de l'Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne.

<sup>2</sup> Société suisse des ingénieurs et des architectes.