

Paris, Adrien

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **89 (1963)**

Heft 26: **Autoroute Genève-Lausanne, fascicule no 2**

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

justifié que si la densité du trafic est suffisante (environ 20 000 uv par jour).

Différents problèmes techniques guidant l'auteur du projet dans le choix d'une installation sont également traités.

Les recommandations de la CSE pour l'éclairage public ; troisième partie, autoroutes et routes express, par M. Walthert, directeur du Bureau suisse pour la prévention des accidents à Berne

Au vu de l'important accroissement de la motorisation en Suisse, de l'augmentation du trafic nocturne, et des accidents qui en sont la conséquence, il est nécessaire, du point de vue de la sécurité et du confort de l'automobiliste, d'éclairer les autoroutes d'une manière continue. Si, pour des raisons particulières, cet éclairage continu ne pouvait être réalisé, il faudrait au moins éclairer les points dangereux, tels que jonctions et carrefours ainsi que les régions sujettes au brouillard. Si les jonctions sont rapprochées, il faut également éclairer les tronçons intermédiaires.

M. Walthert commente ensuite le projet de recommandation pour l'éclairage des autoroutes et routes express publié par la CSE.

Le point de vue du Service fédéral des routes et des digues au sujet de l'éclairage des autoroutes, par M. J. Richter, ingénieur chef de section au Service fédéral des routes et des digues à Berne

M. Richter estime qu'un grand nombre d'accidents, survenant de nuit, sont dus à des facteurs indépendants de l'éclairage, tels que consommation d'alcool, fatigue, excès de vitesse, etc. Ils ne peuvent justifier à eux seuls un éclairage des autoroutes.

Il serait évidemment préférable d'avoir des autoroutes éclairées ; mais il faut tenir compte du coût élevé des aménagements nécessaires, soit environ 300 000 fr. par km d'au-

toroute, ainsi que des frais d'exploitation qui sont d'environ 30 000 fr. par km et par année.

En ce qui concerne les autoroutes de notre pays, diverses mesures sont envisagées pour faciliter la circulation nocturne, à savoir :

- Eclairage des routes express urbaines.
- Dans certains cas particuliers, éclairage des points de raccordement des rampes d'accès des autoroutes avec le réseau local.
- Eclairage de la plupart des signaux indicateurs.
- Eclairage des tunnels routiers.

On devra prendre soin, d'autre part, de munir les routes d'un marquage et d'une signalisation réfléchissante, de même il faudra disposer des balises pourvues de catadioptrés le long de certains secteurs de route.

D'autre part, il y aura lieu de prendre les mesures suivantes, afin de permettre un éclairage ultérieur des autoroutes, sans que cela entraîne des travaux coûteux :

- Sur les ponts, pose de conduites tubulaires.
- Posé de tuyaux au travers de l'autoroute pour permettre de tirer des câbles lors d'une étape ultérieure.

En conclusion, M. Richter se demande si, étant donné que les autoroutes présentent une sécurité cinq fois supérieure à celle des routes ordinaires, il ne serait pas plus judicieux en matière d'éclairage de songer tout d'abord aux artères à trafic mixte.

L'assemblée a encore voté une résolution préconisant l'éclairage des routes express, des jonctions et des tronçons d'autoroute situés en régions sujettes au brouillard.

Ces différents exposés furent suivis d'une visite de la route et des installations d'éclairage de la Flughafenstrasse (Kloten) sous la conduite de M. Habersaat, ingénieur, chef de l'éclairage des routes à Zurich.

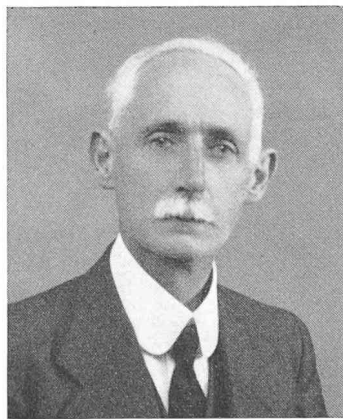
NÉCROLOGIE ¹

† Professeur Adrien Paris (1878-1963)

Au printemps de cette année 1963, le corps professoral de notre Ecole polytechnique a perdu l'un de ses anciens maîtres. Après quelques semaines de maladie, M. le professeur *Adrien Paris* s'est endormi à l'âge de 85 ans, entouré de l'affection des siens. Pour respecter ses désirs, ses obsèques ont eu lieu dans la plus stricte intimité.

En rappelant ici, dans le cadre de ce *Bulletin technique* auquel il a fréquemment et généreusement collaboré, quelques faits de la carrière du disparu, nous ne croyons pas déroger à sa consigne de silence. Nous voulons seulement lui rendre cet hommage d'estime, d'admiration et de respect, souhaité par ses nombreux amis, ses connaissances et ses anciens élèves.

Né en 1878 à Romainmôtier, où son père était pasteur, *Adrien Paris* a manifesté assez tôt son goût pour la technique. Après avoir suivi les classes du Collège scientifique, à l'époque encore « Ecole industrielle », puis les enseignements du « Gymnase scientifique », il est entré, en 1896, à l'Ecole polytechnique fédérale et a conquis son grade d'ingénieur civil en 1900.



ADRIEN PARIS, ingénieur
1878 - 1963

A la sortie de ses études, il a été engagé par les CFF pour collaborer aux travaux du tunnel du Simplon. Très tôt, il s'est intéressé au béton armé qui, à l'époque, était une technique toute nouvelle, apanage réservé de quelques spécialistes. Il quitte alors les CFF pour se consacrer davantage à ce nouveau domaine de la construction.

Par les études qu'il a entreprises au Bureau Brazzola, il a acquis la conviction profonde que ce nouveau matériau qu'était alors le béton armé, bien qu'encore très imparfait, avait un champ d'application très vaste ; il était persuadé que tout ingénieur civil devait en connaître les possibilités. C'est ainsi qu'il a offert de mettre à disposition des étudiants ingénieurs les connaissances qu'il avait pu acquérir dans ce domaine, en donnant, dès 1907, un cours de privat-docent à l'*Ecole polytechnique de Lausanne*, alors Ecole d'ingénieurs.

Au printemps 1913, il devint chargé de cours, et en octobre de la même année, il est nommé professeur extraordinaire et devient ainsi le premier titulaire de la chaire de béton armé de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne, chaire qu'il a dirigée jusqu'en 1948.

Si nous nous reportons à l'époque où *Adrien Paris*, comme un pionnier, a donné à Lausanne les premiers enseignements supérieurs sur le béton armé, la tâche n'était pas sans présenter de nombreuses difficultés : d'une part les bases théoriques de cette discipline étaient

¹ Nous nous excusons auprès de nos lecteurs du retard apporté à la publication de ces deux notices ; la valeur des personnalités dont la mémoire est ici évoquée justifie tout de même pleinement que leur soit rendu un hommage même tardif. (Réd.)

encore pleines d'incertitudes, le béton matériau de base était mal connu ; d'autre part, beaucoup de problèmes d'exécution n'avaient pas encore reçu une solution satisfaisante. On ose presque dire que tout était à faire.

Dans le fatras des théories encore en gestation et bien que des maîtres comme Mesnager et Moersch aient énoncé des principes dont certains sont encore valables aujourd'hui, il fallait pourtant choisir des méthodes pouvant donner aux étudiants d'alors les moyens de construire avec sécurité, sans masquer pour autant les nombreux problèmes non encore résolus.

Cette double exigence a marqué tout au long l'enseignement du professeur *Paris*, toujours soucieux de ne pas négliger le détail ; cela n'allait pas sans désarçonner plusieurs de ses étudiants, peu familiarisés avec des problèmes où les faits physiques sont complexes et se prêtent mal à une expression purement mathématique. Le temps a passé. Ses anciens élèves, qui aujourd'hui sont dans la carrière, gardent le souvenir d'un maître essentiellement bon, aimé et respecté.

À côté de son enseignement, le professeur *Paris* est resté l'ingénieur qui étudiait des projets et bâtissait ; il a participé à l'exécution de nombreuses constructions de chez nous : usine de la Lonza à Viège, postes des gares de Lausanne, Vevey et Montreux, Réservoir des eaux de Lausanne, Palais du Tribunal fédéral de Mon-Repos, pont de Gleyre à Yverdon, pour n'en citer que quelques-unes.

Par nature, le professeur *Adrien Paris* a beaucoup donné de sa personne et de son temps à ses étudiants et à tous ceux qui avaient recours à ses services. Dans le cadre de nos sociétés d'ingénieurs, il a présenté de nombreuses conférences, traitant presque toujours de problèmes d'avant-garde. Un des premiers, en 1936, il a exposé les principes du béton précontraint comme solution permettant de lutter efficacement contre la faiblesse du béton à la traction.

Pour mettre à la disposition de chacun les vastes connaissances qu'il avait acquises dans son domaine, il s'est senti obligé de préparer deux ouvrages sur le béton armé parus en 1936 et en 1949 et qui constituent une mine riche de renseignements pour les spécialistes. On y retrouve à chaque page les traits caractéristiques de sa personnalité : le souci de toujours confronter les divers points de vue et le respect des opinions d'autrui : il parlait de l'idée que toute opinion exprimée peut renfermer une part de vérité qu'il n'est pas permis de négliger.

Il joua un rôle au sein de nos associations professionnelles. Il fut membre du Comité central de la Société suisse des ingénieurs et architectes et membre de la Commission des normes fédérales sur le béton armé, à

qui il a consacré beaucoup de son temps ; pendant quelques années, il présida la Commission pour la navigation du Rhône au Rhin.

Nous pensons exprimer ici l'hommage de tous ceux qui l'ont connu ou qui l'ont approché en disant qu'il avait « savoir », qu'il donnait « bonté », qu'il aimait « servir ». On se trouve en présence de l'homme complet, puisqu'il était aussi un chrétien convaincu.

F. P.

† Jean Taillens, architecte

À Lausanne, s'est éteint, dans sa quatre-vingt-onzième année, un grand architecte.

Jean Taillens avait fait ses études d'architecture à l'École nationale des Beaux-Arts à Paris. Aux environs de 1900, il obtint le diplôme d'architecte du Gouvernement français.

Après un bref séjour en Afrique du Sud, J. Taillens rentre au pays et ouvre un bureau d'architecture en association avec Charles Dubois.

C'est alors une période de brillante activité. Taillens est l'auteur des Magasins Bonnard, de la gare de Vallorbe, du collège de Pully, de la belle maison à l'angle de l'avenue de la Gare et de l'avenue Juste-Olivier, et de nombreuses autres constructions.

Avec son ami Laverrière, il construit la gare de Lausanne ; il est aussi, avec Laverrière, l'auteur principal de ce chef-d'œuvre qu'est le monument de la Réforme à Genève.

Enfin, en association avec le bureau Schnell et Thévenaz, il obtient un premier prix au concours d'architecture de l'hôtel de l'Union de Banques Suisses à Lausanne. À partir de 1919, Taillens va collaborer à la reconstruction des régions dévastées par la guerre, dans le nord de la France, et désormais il exercera son activité à Paris et à Nice.

Nous empruntons à l'architecte F. Gilliard ce témoignage d'estime qu'il rend à J. Taillens :

« Jean Taillens était un excellent architecte qui a honoré au plus haut point la profession à laquelle il s'était voué corps et âme.

» C'était une noble personnalité qui fut marquante dans la génération des architectes établis à Lausanne au début de ce siècle. »

Hélas ! Taillens n'était pas un homme d'affaires, c'était un grand artiste ; il est mort pauvre et un peu oublié.

C'est dans un sentiment de respect et une grande admiration pour l'homme et l'œuvre accomplie que nous rendons hommage à ce maître et ami disparu.

CH. THÉVENAZ.

BIBLIOGRAPHIE

ABC, classification abrégée pour architectes, entrepreneurs, ingénieurs civils, publié par la section « Documentation » du Conseil international du bâtiment pour la recherche, l'étude et la documentation. Rotterdam, Bouwcentrum, 1955. — Un volume 15 × 21 cm, 75 pages cartonnées. Prix : relié, 15 fr. 40.

(Distributeur pour la Suisse : Centre d'études pour la rationalisation du bâtiment, Torgasse 4, Zurich.)

La classification abrégée de la construction, ABC, constitue une sélection d'indices de la Classification décimale universelle conçue en vue d'une application aisée et pratique dans l'architecture et la construction. Elle peut être utilisée aussi bien dans les bureaux techniques que dans les bibliothèques spécialisées. Des règles simples et claires en régissent l'emploi. Un index alphabétique par matières facilite les recherches.

Cet ouvrage existe également en allemand et en italien.

Protective relays. Their theory and practice (Volume one), par A. R. van C. Warrington, The English Electric Company Limited, Stafford. London, Chapman & Hall, 1962. — Un volume 16 × 25 cm, xv + 484 pages, figures. Prix : relié, 63 s.

Intéressant ouvrage, de caractère à la fois théorique et pratique, dans lequel l'auteur expose une vue d'ensemble des relais de protection, fondée sur une expérience de trente-trois années dans ce domaine, qu'il a acquise aux USA et en Europe.

Le premier volume de cet ouvrage (qui comprend deux tomes) se compose des quatorze chapitres suivants :

1. Purpose of protective relays and relaying. — 2. Relay design and construction. — 3. The main characteristics of protective relays. — 4. Overcurrent protection. — 5. Distance relays. — 6. Switched and polyphase distance relays. — 7. Directional pilot relaying. — 8. A.C. pilot relaying. — 9. Protection of A.C. machines. — 10. Power transformer protection. — 11. Bus-zone protection. — 12. Back-up protection. — 13. Maintenance and testing of relays. — 14. Miscellaneous.