

Jean-Rodolphe Perronet : ingénieur

Autor(en): **Diesbach, Max de**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue historique vaudoise**

Band (Jahr): **5 (1897)**

Heft 10

PDF erstellt am: **30.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-7332>

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.

Ici se termine la première période des salines, celle de l'exploitation privée, période pendant laquelle l'entreprise fut généralement laborieuse et peu productive, semble-t-il. Dès le début du nouveau régime, celui de l'exploitation par l'Etat, des difficultés variées surgirent également ; nous allons en rencontrer quelques exemples sur notre chemin.

(*A suivre.*)

Jules GFELLER.

JEAN-RODOLPHE PERRONET

INGÉNIEUR

Dimanche 4 juillet 1897, le ministre des travaux publics de la République française a présidé à l'inauguration de la statue élevée à Neuilly à la mémoire de Jean-Rodolphe Perronet, originaire du Pays de Vaud. Fils d'un bourgeois de Vevey, officier au service de France, il naquit à Suresnes, en 1708. Neveu de Jean-Pierre de Crousaz, il manifesta comme lui un talent précoce pour les mathématiques. Après avoir fait des études d'architecture à Paris, il entra dans le corps des ponts et chaussées, où il fut inspecteur, ingénieur en chef de la généralité d'Alençon. En 1747, le ministre Trudaine lui confia la direction de l'école des ponts et chaussées et lui conféra le titre de « premier ingénieur de France ».

Bientôt les grands travaux dont Perronet fut chargé vinrent mettre le sceau à sa réputation. Treize ponts exécutés d'après ses plans et huit dont il n'a fourni que les projets sont une preuve de l'étendue de ses connaissances et de la fécondité de son génie. Tous paraissent remarquables par des beautés qui leur sont propres ; quelques-uns passent pour des chefs-d'œuvre. Tels sont ceux de Neuilly, de Nemours, de Pont-Ste-Maxence et celui de Louis XVI à Paris. La cour de Russie lui

demanda, en 1778, un plan de pont sur la Neva, pour Saint-Pétersbourg ; le projet qu'il envoya est magnifique. Chéri de ses élèves et de ses collègues, il reçut, la même année, un gage de leur amitié auquel il fut extrêmement sensible ; le corps des ingénieurs fit exécuter son buste en marbre avec l'inscription : *Patri carissimo familia*. Son grand âge et le souvenir de ses services le préservèrent du premier éclat des tempêtes révolutionnaires ; il mourut à Paris, le 27 février 1794, universellement regretté. ¹

Au moment où l'on élève une statue à notre compatriote, il nous paraît intéressant de publier ici quelques lignes extraites du journal d'un contemporain, le conseiller François de Diesbach, de Fribourg. Ce dernier fit de nombreux voyages en France et en Allemagne, dans le cours desquels il avait soin de visiter les Suisses qui se distinguaient, les uns dans le métier des armes, les autres dans le domaine des arts et des sciences. Voici ce qu'il dit de notre savant ingénieur :

8 avril 1780, à Paris. — M. Perronet me reçut avec beaucoup de distinction. Il me détailla d'abord l'instruction que l'on donne aux élèves des ponts et chaussées. On y reçoit un chacun, pourvu qu'il soit de mœurs et de famille honnêtes ; on en exige l'étude du latin et les principes du dessin et des mathématiques. Ce sont les plus habiles élèves qui instruisent les autres, le tout gratuitement. On y distribue des prix sur des sujets donnés pour le concours. Quand les élèves ont suffisamment de connaissances, on les emploie aux travaux dans les provinces.

M. Perronet me dit qu'il était originaire de Château-d'Œx, dans le Pays-d'Enhaut du canton de Berne, que son nom est Besson dit Peyronnet (*sic*) ou Peyronnet dit

¹ D'après la Biographie universelle de Michaud T. XXXIII, p. 425.

Besson. Il m'a parlé de deux bons sujets, ses élèves, nommés Marmillod, aussi du Pays de Vaud, dont l'aîné a été ingénieur des ponts et chaussées du roi de Danemark et est à présent employé en Dauphiné, et le cadet est en Bourgogne, au canal qui doit faire communiquer la Méditerranée avec l'Océan, prenant depuis Lyon, par Dijon et Paris. Il m'en a fait voir le plan. Il me dit encore que ce Marmillod, le cadet, serait celui qui conviendrait à MM. de Berne qui lui ont demandé un ingénieur pour remplacer Mirany.

Je vis la galerie des plans et dessins, au milieu de laquelle ses élèves lui ont dressé son buste en marbre blanc avec inscription : *Patri carissimo familia* 1778. Cela s'est fait à son insu, le jour qu'ils l'ont traité chez lui avec son propre cuisinier, qu'ils lui ont demandé en prêt, comme pour eux-mêmes.

Il me fit voir les plans exécutés par ses élèves sur différents sujets donnés, et plusieurs machines, surtout les ponts, tant en peinture à gouache qu'en relief, entre autres celui de Neuilly, dont il me fit cadeau de la médaille de bronze. Il me fit aussi voir son projet de pont vis-à-vis du Palais-Bourbon, et tous ses principaux ouvrages peints en miniature sur une boîte, par un de ses élèves.

Il est grand'croix de Saint-Michel, avec le cordon noir.

1^{er} décembre 1780. M. Perronet nous montra chez lui les cartes du royaume levées topographiquement, avec une précision admirable. Personne n'en a le double que le roi. Les endroits des environs des routes sont marqués exactement avec leurs distances indiquées en toises. Les forêts et les villes ont toutes leurs routes et rues bien distinctes, le tout en couleur. Il y a douze volumes, chacun d'eux contient environ quarante cartes.

5 janvier 1781. Nous vîmes chez M. Perronet les ouvrages des élèves qui avaient remporté des prix sur des sujets donnés à l'école ; ils sont reliés ensemble. Un des plus beaux projets est, sans contredit, celui d'un palais royal pour Saint-Germain, fait par M. Céart, en 1772 ; il est à présent ingénieur à Versoix.

Nous vîmes, à la galerie, le modèle du pont de Schaffhouse exécuté en bois.

18 avril 1789. Allé, avec M. Antoine, chez M. Perronet, rue de Clichy. Il nous dit que l'année prochaine le pont Louis XVI sera achevé pour les piétons et, dans deux ans, pour les voitures.¹ Il est fâché que MM. de la Ville aient voulu avoir des piliers massifs, à cause de la solidité, disaient-ils, mais, dans le fond, par ignorance, car ceux du pont Sainte-Maxence, dont je fis compliment à M. Perronet, sont aussi solides et cependant vides, ce qui fait un charmant coup d'œil quand on regarde le pont de bas en haut. Il a dit à M. Antoine qu'il a trouvé un bon fond de tuf pour la fondation du pont Louis XVI, ce qui contribue infiniment à sa solidité et à épargner les frais. L'année passée, on a pu commencer à travailler le 19 avril ; celle-ci, on ne commencera que le 1^{er} mai.

M. Perronet nous dit qu'il laissait sa bibliothèque et tous ses plans à l'école des ingénieurs des ponts et chaussées, pour l'instruction des élèves.

Max DE DIESBACH.

¹ C'est le pont qui relie la place de la Concorde au Palais-Bourbon (actuellement Chambre des députés).

