

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 69 (1943)  
**Heft:** 2

## Sonstiges

### 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>**

se présente aujourd'hui et des diverses solutions proposées par les concurrents, l'ont amené à cette conviction que les difficultés de ce problème résidaient essentiellement dans la multiplicité des points de croisement existant déjà dans l'état *actuel*, et dans le fait que l'ouverture de nouvelles artères aurait pour conséquence d'augmenter encore ces difficultés en créant une situation intolérable. Les projets prévoyant une ou plusieurs artères nouvelles n'ont pas résolu ces difficultés pourtant essentielles, ou ne les ont résolues qu'au prix de la suppression de la circulation dans la rue de Chantepoulet, suppression qui ne peut être envisagée pour de multiples raisons. Il ressort bien plutôt de l'examen des projets déposés qu'une solution satisfaisante n'est pas conciliable avec l'ouverture de nouvelles artères.

C'est pourquoi le jury a été conduit à cette conclusion que les projets qui prévoient la création d'une grande artère de circulation Servette—Coutance, non seulement ne sont pas de nature à résoudre le problème posé, mais encore qu'ils ont pour effet d'aggraver la situation actuelle ; en conséquence, seul un système acheminant la circulation Bel-Air—Servette par la place des XXII Cantons — complété par une bonne liaison entre le haut de Coutance et la rue Argand pour le passage des piétons — peut donner des résultats satisfaisants.

Le concours a donc permis, en apportant une telle démonstration, de faire un grand pas vers la solution de ce problème de circulation dont l'étude devrait être complétée, en partant des idées émises par les projets primés et en s'étendant à l'examen des divers autres nœuds de circulation dans l'ensemble du quartier de Saint-Gervais et les régions avoisinantes.

Du point de vue de l'utilisation des terrains des Terreaux du Temple, qui deviendront disponibles après la suppression de la butte et la démolition des immeubles vétustes du quartier, le concours a apporté des idées intéressantes. Leur mise au point, en collaboration avec les services publics, permettra d'aboutir à une réalisation tout à fait satisfaisante.

\* \* \*

Après avoir ainsi arrêté les conclusions de son rapport et signé le procès-verbal des décisions relatives à l'attribution et à la répartition des prix, le jury procède à l'ouverture des enveloppes contenant le nom des concurrents primés.

La liste des concurrents retenus par le jury pour l'attribution des prix, s'établit comme suit :

1<sup>er</sup> prix, 3800 fr. ; projet « Treille » — M. A. Tschäppät, architecte dipl. E. P. F., à Genève.

2<sup>e</sup> prix, 3300 fr. ; projet « Essai » — MM. J.-M. Bommer et Georges Bréra, à Genève.

3<sup>e</sup> prix, 2500 fr. ; projet « Circulation canalisée » — MM. J.-J. Dériaz, architecte S. I. A., Conches, Genève et Edmond Magnin, architecte S. I. A., à Genève.

4<sup>e</sup> prix, 2200 fr. ; projet « Jean-Jacques » — M. Jean Stengelin, architecte S. I. A., Cologny-Genève.

5<sup>e</sup> prix, 1800 fr. ; projet « Circulons » — MM. E. Martin, architecte S. I. A. et J. Erb, architecte, à Genève.

6<sup>e</sup> prix, 1400 fr. ; projet « Tridents » — M. René Parodi, architecte E. P. F., à Vandœuvres, Genève.

P.-S. — Conformément à l'art. 19 du programme, le jury a procédé, en outre, à la répartition de la somme de 15 000 fr. pour l'attribution d'allocations spéciales.

## ÉCOLE D'INGÉNIEURS DE L'UNIVERSITÉ DE LAUSANNE

### Le transfert de l'Ecole dans de nouveaux locaux.

Au cours d'une session qui aura lieu très prochainement, le Grand Conseil vaudois sera saisi d'un décret allouant au Conseil d'Etat un crédit permettant le transfert de l'Ecole d'ingénieurs dans de nouveaux locaux.

L'Etat ferait pour cela l'acquisition de la campagne de Beauregard, à l'Avenue de Cour, actuellement propriété de la Société de l'Hôtel Savoy. L'achat comprendrait non seulement l'immeuble qui, à lui seul, moyennant quelques transformations, serait à même de contenir de meilleurs et plus vastes locaux que n'en utilise actuellement l'Ecole, mais également le parc qui, sans qu'aucun préjudice ne soit porté à la beauté du site, pourrait être, ultérieurement, utilisé partiellement pour l'édition de constructions nouvelles.

Les divers auditoires, salles de dessin, bureaux des professeurs, les services administratifs, les bibliothèques, les laboratoires, les séminaires, etc., de notre haute Ecole, actuellement dispersés dans divers immeubles dont beaucoup se révèlent depuis longtemps insuffisants, seraient de ce fait groupés en un tout pour le plus grand bien des études.

L'avenir d'une institution qui rend déjà de si grands services au pays sera ainsi assuré, et cela sans grever de façon exagérée les finances publiques à une époque où l'économie est de rigueur et, autre avantage incontestable, sans délai, malgré les grandes difficultés que soulève aujourd'hui la mise en chantier de toute construction importante.

Tous les anciens élèves de l'Ecole et tous les amis de l'Université de Lausanne, souhaitent ardemment l'aboutissement de ce projet. La réorganisation du programme d'enseignement adoptée par les autorités l'année dernière et l'établissement de l'Ecole dans de nouveaux locaux, enfin dignes d'elle, mettront fin à une situation qui s'aggravait dangereusement d'année en année.

On ne pourra que se féliciter de la collaboration dont auront fait preuve à cette occasion les autorités cantonales et communales et les milieux industriels de notre pays et tout laisse supposer qu'en cas d'approbation, par le Grand Conseil, des mesures envisagées, l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne ne marque un renouveau d'activité dont on discerne aujourd'hui déjà de nombreux signes.

## NÉCROLOGIE

### Gabriel Nicole, ingénieur.

Gabriel Nicole-Mégroz, ingénieur, ancien directeur de la Compagnie vaudoise des Forces motrices des Lacs de Joux et de l'Orbe, est décédé subitement le 16 décembre 1942 au soir, à son domicile, à l'âge de 79 ans.

Originaire du Chenit et du Lieu, Nicole était né au Sentier le 20 janvier 1864. Il avait suivi, dès l'âge de quinze ans, les cours du Gymnase, puis ceux de l'*Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne*, dont il sortit, en 1883, avec le diplôme d'ingénieur ; il fut zofingien fidèle et convaincu.

Parti peu après pour la Serbie, il y débute comme ingénieur au service de l'entreprise qui construisait le chemin de fer de Nich à Pirot.

Revenu au pays, il fut occupé aux études du chemin de fer Vevey-Bulle-Thoune, qui devint, par la suite le Montreux-