

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

Nachruf: Nicole-Mégrroz, Gabriel

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^{er} prix, 3800 fr. ; projet « Treille » — M. A. Tschäppät, architecte dipl. E. P. F., à Genève.

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

3^e 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^e prix, 2200 fr. ; projet « Jean-Jacques » — M. Jean Stengelin, architecte S. I. A., Cologny-Genève.

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

6^e 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-

Oberland bernois. Dès 1889, Nicole travailla à l'entreprise du chemin de fer à crémaillère Viège-Zermatt. De 1891 à 1893, il séjourna à Barcelone et dirigea la construction du chemin de fer à crémaillère de Monistrol à Montserrat.

En 1893, il entra au service de la Compagnie du Jura-Simplon, qui assumait l'exploitation du Viège-Zermatt ; il resta sept ans à Viège comme ingénieur de la ligne et inspecteur de l'exploitation ; c'est là qu'il donna la mesure de son caractère et de son bon sens, aussi la Compagnie lui donna-t-elle un avancement mérité dès 1899 ; elle songeait même à le mettre plus tard à la tête des services de sa propre exploitation. Comme le Viège-Zermatt n'était pas exploité l'hiver, Nicole fut chargé de diverses expertises auxquelles il apportait sa compétence et sa lucidité incontestées ; c'est ainsi qu'il fut désigné comme expert dans le procès international de la baie de Delagoa et passa plusieurs semaines dans l'Afrique du Sud.

La nationalisation des chemins de fer suisses venait d'être votée par le peuple à une imposante majorité, le réseau du Jura-Simplon était un des premiers à être racheté, et des postes importants s'offraient aux ambitieux ; mais Nicole ne se laissa point éblouir par des perspectives qui l'eussent amené à quitter Lausanne ; en ingénieur avisé et en bon Vaudois, il donna la préférence à une carrière toute moderne qui l'attendait hors des chemins de fer et accepta l'offre de la *Compagnie vaudoise des Forces motrices des Lacs de Joux et de l'Orbe*, dont il devint directeur à partir du 1^{er} février 1904. A ce moment, la construction de l'usine de LaDernier (Vallorbe) et du réseau de distribution de cette Société était près d'être achevée, sous la direction de l'ingénieur Palaz.

Ce coup de barre ouvrit à Nicole une longue et bienfaisante carrière ; « combier », au sens le plus avantageux du terme, il se rapprochait de sa vallée natale et se fixait définitivement à Lausanne, où il venait de fonder un foyer. Nicole eut à organiser les services administratifs et techniques de cette Compagnie et les dirigea de main de maître jusqu'au 30 juin 1936, date où il prit sa retraite. Durant ces trente-deux années la Compagnie prit un développement considérable qui, outre l'extension notable de ses réseaux de distribution, nécessita la construction des usines de Montcherand sur l'Orbe (1908) et de la Peuffaire sur l'Avançon (1928). Elle réalisa en outre sa jonction avec le réseau de l'Energie de l'Ouest-Suisse.

La grande activité de Nicole au sein de l'Association suisse des électriques et de l'Union des centrales suisses a été évoquée ailleurs¹. Rappelons qu'il fut un membre assidu de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes et de l'Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne.

Capitaine du génie, puis colonel à l'état-major des chemins de fer, de par ses fonctions d'inspecteur au Jura-Simplon, Nicole avait passé des mois à Berne de 1914 à 1918. Il était

d'ailleurs resté en rapports avec l'administration des Chemins de fer fédéraux et fit partie de plusieurs conseils d'administration de lignes secondaires (Viège-Zermatt, Lausanne-Ouchy, Pont-Brassus, Nyon-Saint-Cergue, etc.).

Resté veuf relativement jeune, Gabriel Nicole fut pour ses enfants un père exemplaire et pour ses petits-enfants, qui devaient nombreux, un aïeul idéal, trop tôt disparu.

Fils respectueux d'une mère remarquable, Nicole fut un juste dans toute la plénitude du mot : « jovial et franc comme l'or », ferme dans ses principes et fidèle à ses nombreux amis ; il laisse à tous le souvenir d'un ingénieur émérite et l'exemple d'un citoyen utile, aimable et bon.



GABRIEL NICOLE, ingénieur.
1864-1942.

BIBLIOGRAPHIE

Ingenieur. — Considérations sur la technique et sur les ingénieurs, par F. Münzinger. — Un vol., 196 p., 40 fig., 10 portraits. Ed. Springer, Berlin 1942. — Prix : 8 fr. 55.

Cet ouvrage est une deuxième édition revue et augmentée de la première, annoncée et excellemment commentée dans le *Bulletin technique* du 4 avril 1942.

Ayant eu à travailler avec M. Münzinger (qui est Wurtembergeois et a fait ses études à Stuttgart), en Silésie, en 1912, nous avions gardé de nos brefs rapports avec lui un très bon souvenir et avons lu son ouvrage avec le plus vif intérêt.

M. Münzinger est un penseur ; son ouvrage d'une tenue parfaite sera lu avec plaisir par tous les ingénieurs aimant leur vocation et cherchant à la fois à en approfondir et à en éléver le sens.

H. DUFOUR.

Architecture neuchâteloise, par J. Béguin, architecte. — Ed. de la Baconnière. — 1 vol. Fr. 10.— Neuchâtel 1942.

L'intéressant ouvrage que M. Jacques Béguin, architecte, consacre à l'architecture neuchâteloise, s'apparente aux nombreux écrits datant de l'époque qui a vu naître le mouvement du Heimatschutz. Ecrit par un architecte doublé d'un écrivain habile, ce plaidoyer en faveur d'une architecture puisant ses caractères dans sa parfaite adaptation aux sites et aux mœurs frappe par ses développements.

L'art, pour demeurer, doit exprimer une race, un sol ; aussi l'auteur rêve d'une architecture qui soit de son pays, encore que la copie d'un style en dehors de l'époque qui l'a créé ne soit pas sans danger. A structure nouvelle, décors nouveaux. L'auteur le reconnaît tout en désirant que les architectes ne se laissent pas asservir, complètement désarmés, à l'impératif des techniques nouvelles.

L'humanité, a dit Valéry, souffre de deux grands maux : la tradition et le progrès. Cette théorie des oscillations s'applique à cette architecture campagnarde et vigneronne dont M. Béguin suit le prolongement jusque dans celle urbaine de son canton.

Que de conseils dans les exemples où il nous montre ces petites cités dont l'harmonie est issue des rapports des masses et du rythme des proportions, alors que dans les demeures les plus simples l'ordre extérieur s'intègre dans l'ordre intérieur. Et M. Jacques Béguin de conclure avec prudence, mais avec tendresse et amour, pour que soient respectées dans le pays qu'il aime, les traces d'un passé plein de charme et de beauté.

Lorsque l'auteur compare les états d'âme d'un habitant

¹ Voir à ce propos l'hommage rendu au défunt dans le Bulletin de l'Association suisse des Electriciens.