

Le projet de la croix routière suisse et le projet de la route de grande communication par la vallée de la Venoge

Autor(en): **Soutter, P.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **69 (1943)**

Heft 21

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-52531>

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.

BULLETIN TECHNIQUE

DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ABONNEMENTS :

Suisse : 1 an, 13.50 francs

Etranger : 16 francs

Pour sociétaires :

Suisse : 1 an, 11 francs

Etranger : 13.50 francs

Prix du numéro :

75 centimes.

Pour les abonnements
s'adresser à la librairie
F. Rouge & C^{ie}, à Lausanne.

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale.

COMITÉ DE PATRONAGE. — Président : R. NEESER, ingénieur, à Genève ; Vice-président : M. IMER, à Genève ; secrétaire : J. CALAME, ingénieur, à Genève. Membres : *Fribourg* : MM. L. HERTLING, architecte ; P. JOYE, professeur ; *Vaud* : MM. F. CHENAUX, ingénieur ; E. ELSKES, ingénieur ; EPITAUX, architecte ; E. JOST, architecte ; A. PARIS, ingénieur ; CH. THÉVENAZ, architecte ; *Genève* : MM. L. ARCHINARD, ingénieur ; E. MARTIN, architecte ; E. ODIER, architecte ; *Neuchâtel* : MM. J. BÉGUIN, architecte ; R. GUYE, ingénieur ; A. MÉAN, ingénieur ; *Valais* : M. J. DUBUIS, ingénieur ; A. DE KALBERMATTEN, architecte.

RÉDACTION : D. BONNARD, ingénieur, Case postale Chauderon 475, LAUSANNE.

Publicité :
TARIF DES ANNONCES

Le millimètre
(larg. 47 mm.) 20 cts.
Tarif spécial pour fractions
de pages.

En plus 20 % de majoration de guerre.

Rabais pour annonces
répétées.

ANNONCES-SUISSES S.A.
5, Rue Centrale,
LAUSANNE
& Succursales.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE
A. STUCKY, ingénieur, président ; M. BRIDEL ; G. EPITAUX, architecte ; M. IMER.

SOMMAIRE : *Le projet de la croix routière suisse et le projet de la route de grande communication par la vallée de la Venoge*, par P. SOUTTER, ingénieur. — *Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne : Diplômes.* — NÉCROLOGIE : *Max Schwarz, ingénieur rural.* — BIBLIOGRAPHIE. — SERVICE DE PLACEMENT. — DOCUMENTATION.

Le projet de la croix routière suisse et le projet de la route de grande communication par la vallée de la Venoge,

par P. SOUTTER, ingénieur.

L'Inspectorat fédéral des travaux publics a publié en mai 1943 le rapport qu'une commission d'experts nommée à cet effet a adressé au Département fédéral de l'intérieur sur l'aménagement du réseau des routes principales suisses¹. Ce rapport, fort intéressant, examine la situation actuelle des routes et du trafic, les efforts réalisés jusqu'ici pour l'amélioration du réseau routier, le futur réseau, son développement probable, les aménagements nécessaires, les principes qui doivent guider ces aménagements et les frais de construction. Il fait une distinction entre la croix routière, c'est-à-dire les grandes transversales nord-sud et ouest-est, et le réseau général. Il classe le trafic d'après la fréquentation des routes sur la base des recensements faits avant la guerre. Ce classement est établi comme suit : Trafic interne : 1^o trafic local et régional, 2^o trafic d'affaires et de commerce à longue distance, 3^o tourisme ; trafic étranger : 4^o tourisme, 5^o transit. Nous estimons que cette classification n'a qu'une valeur relative car l'après-guerre verra un tel développement du trafic automobile à grande distance

qu'il en pourrait résulter un renversement complet de l'échelle des valeurs statistiques d'avant-guerre.

Les grandes transversales présentent un intérêt spécial pour le trafic interne à grande distance et pour le trafic international. Plusieurs initiatives, ces dernières années, ont attiré sur elles l'attention des pouvoirs publics. Nous rappellerons par exemple le postulat Wenk au Conseil des Etats en 1937, ainsi que la requête présentée en 1940 au Conseil fédéral par la Société suisse des routes automobiles avec l'appui de plusieurs grandes associations touristiques et techniques.

Les grandes transversales doivent être étudiées aujourd'hui, parce que leur construction présenterait les plus grands avantages comme occasion de travail, si la lutte contre le chômage s'imposait à la fin de la guerre. Elles sont absolument nécessaires si l'on veut assurer à la Suisse le grand trafic du tourisme international d'après-guerre. Le rapport précité souligne leur importance pour le trafic interne régional et à longue distance. Le projet de la croix routière permet donc d'insérer dans le programme des possibilités de travail une création de valeur économique évidente. D'autre part, la construction de routes pourrait bien être une des seules possibilités de travail pour un grand nombre de chômeurs, au cas où la pénurie de matériaux venait à s'aggraver davantage.

Il faut donc mettre tout en œuvre pour hâter l'étude de ces grandes transversales, pour être prêt à ouvrir les chantiers au premier moment venu. C'est la raison pour laquelle il faut louer la Société suisse des routes automobiles d'avoir fait établir, pendant ces dernières années, des avant-projets pour ces routes, d'entente avec l'Ins-

¹ Nous avons signalé ce rapport à nos lecteurs dans le *Bulletin technique* du 29 mai 1943, p. 134. (Réd.)

pectorat fédéral des travaux publics. L'avant-projet de la transversale ouest-est ou Genève-lac de Constance, à laquelle la Suisse romande est particulièrement intéressée, a été accepté par cette Société en 1942 et en avril 1943 et remis à l'Inspectorat fédéral et aux cantons participants. (Fig. 1 et 2.)

Pour la liaison Lausanne-Berne, l'association avait tout d'abord mis à l'étude un tracé suivant à peu près l'artère actuelle par le Chalet-à-Gobet et Moudon et une variante par Lutry, Mézières et Moudon. L'auteur de cet article, reprenant une idée exprimée précédemment par M. E. Virieux, architecte de l'Etat de Vaud, proposa à cette Société d'étudier également une variante avec une route entièrement nouvelle vallée de la Venoge-Yverdon-Estavayer, rejoignant à Domdidier la route actuelle Lausanne-Berne. La Société accepta cette proposition et confia l'étude de ce projet à M. A. Bréguet, ingénieur à Lausanne, et à l'auteur. Ce projet a été accepté par la Société suisse des routes automobiles dans son assemblée de mai 1942 après examen des différentes variantes étudiées et remis à l'Inspectorat fédéral des travaux publics. Le rapport de la commission d'experts adressé au Département fédéral de l'intérieur a intégré ce projet dans son programme (voir l'extrait du rapport publié dans le *Bulletin technique* (29 mai 1943, p. 134).

Etant donné l'intérêt rencontré par ce projet auprès des spécialistes et des autorités compétentes, il nous semble utile de donner quelques indications sommaires sur les études effectuées.

Description du projet.

Nous nous bornerons au tronçon Dompierre-Lausanne de la transversale, tronçon qui nous intéresse ici et qui a été étudié par M. Bréguet, ingénieur à Lausanne, pour la section Dompierre-Gressy, et par l'auteur de l'article pour la section Gressy-Lausanne.

a) Considérations générales.

En observant un relief du canton de Vaud, on constate que la route prévue utilise un sillon naturel sur toute la longueur du tronçon Bussigny-Yverdon et qu'elle est véritablement tracée par la nature. Il est étonnant que l'on ne songe que maintenant à utiliser des conditions géographiques si favorables à l'établissement d'une route de grand trafic. Le tracé de la Venoge a l'avantage primordial d'éviter le barrage du Jorat. Ceux qui connaissent le Jorat en hiver savent que la neige y est un gros obstacle à la circulation et que le déblaiement des routes est une lourde charge pour les services préposés à leur entretien. La route actuelle franchit le Jorat à 877 m, tandis que le point culminant du tracé de la Venoge se trouve à 530 m au passage de Mormont. Cette altitude

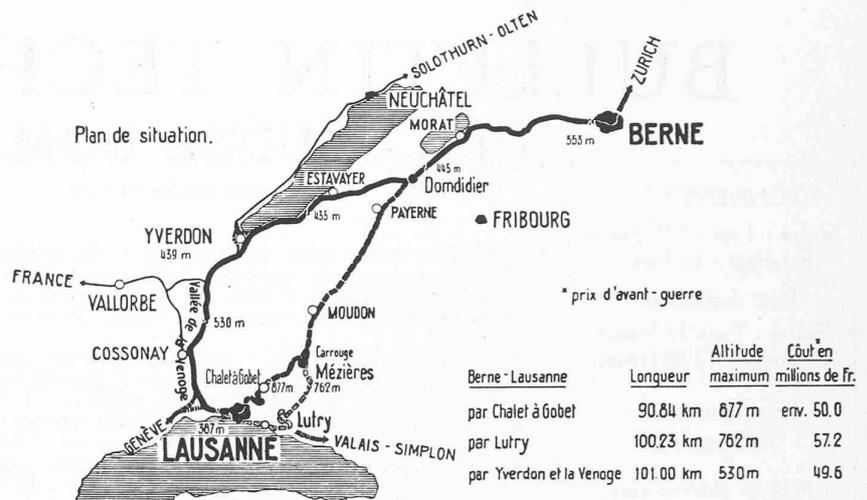


Fig. 2. — Les trois variantes du tronçon Domdidier-Lausanne de la route de grande communication Lausanne-Berne.

pourrait même être abaissée à 455 m. si au lieu de franchir la colline par Tillières la route la traversait par un souterrain de 600 m.

Il est intéressant de rappeler que tout d'abord la navigation intérieure, puis les chemins de fer ont utilisé ce tracé naturel. L'ancien canal de navigation qui devait relier le lac de Neuchâtel au Léman, commencé en 1640 et exécuté entre Yverdon et Penthalaz, suivait un tracé identique en passant par la gorge naturelle de Mormont entre Enteroches et Latour. Le chemin de fer traverse le Mormont par deux tunnels, tandis que la nouvelle route franchit l'obstacle à l'est, en s'élevant graduellement jusqu'au point culminant à Tillières.

La nouvelle route a également d'éminents avantages, au point de vue des liaisons routières. Le tronçon Lausanne-Cossonay servira en même temps de premier tronçon pour la nouvelle route Lausanne-Vallorbe. Le raccordement de la route n° 5 du pied du Jura avec le Léman serait assuré.

Un grand triangle de raccordement prévu à l'ouest de Lausanne entre Echandens et Ecublens offre une bifurcation élégante dans les trois directions principales Genève, Berne et Lausanne-Simplon.

Le tracé évite la traversée de Lausanne. Il est évident qu'une route de grand transit ne doit pas traverser les agglomérations. Des intérêts locaux qui croiraient devoir craindre un détournement ne peuvent être pris en considération dans le choix d'un tracé qui s'impose au point de vue de l'aménagement routier. D'autant plus que ces intérêts bien compris devraient tendre au contraire à écarter le trafic à grande distance qui ne peut que causer des désagréments et des charges aux agglomérations. Nous ne citerons que les dangers qui en résultent pour la circulation locale des bicyclettes, des piétons, etc., les inconvénients dus au bruit, aux gaz d'échappement qui empoisonnent l'atmosphère, enfin aux frais d'entretien plus élevés des chaussées, etc. L'automobiliste qui a beaucoup voyagé sait pertinemment qu'il ne s'arrêtera

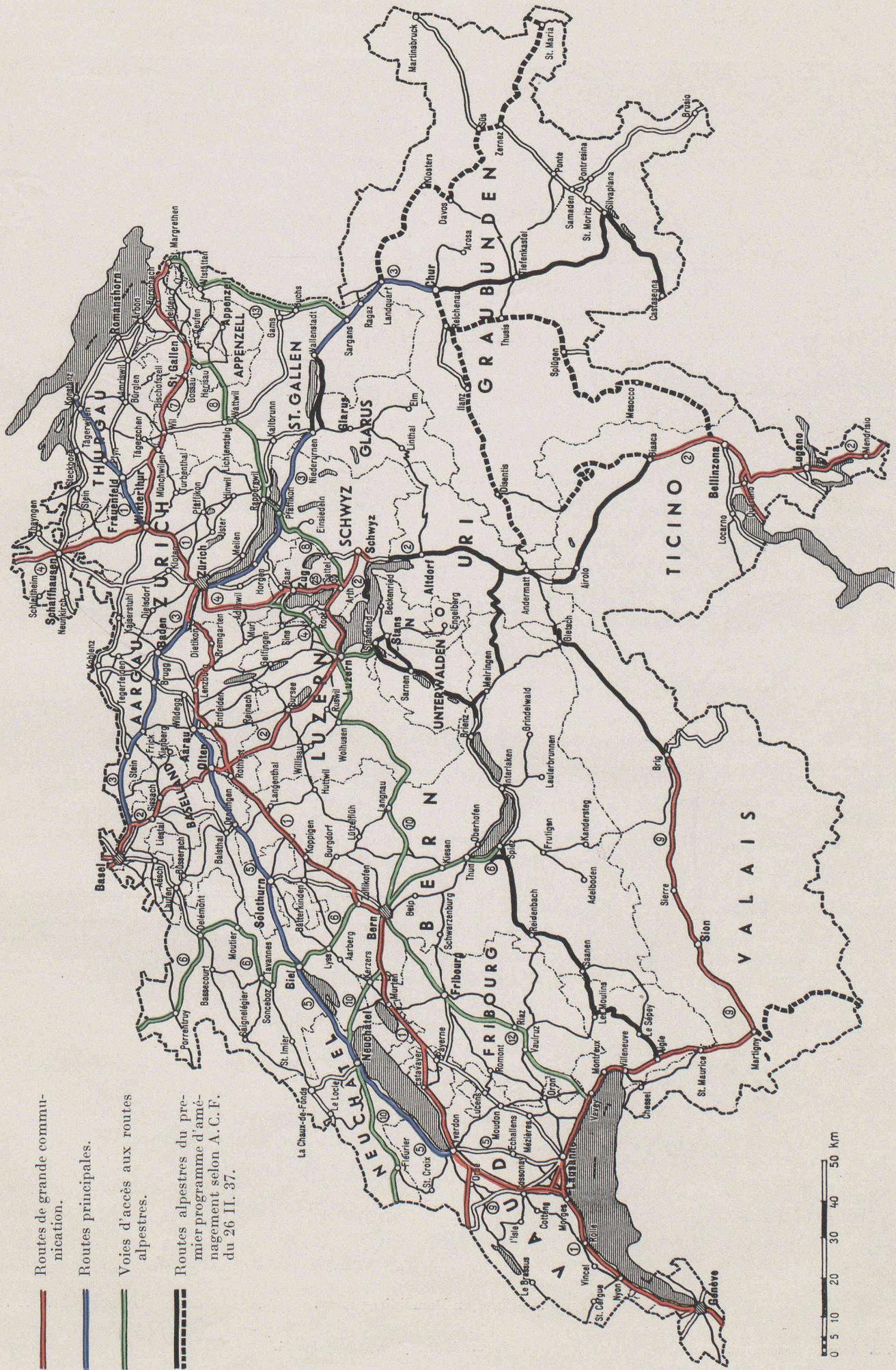


Fig. 4. — Réseau des routes proposées.

N° 7679, A.C.F. 3. 10. 1939.

ROUTE LAUSANNE-DOMDIDIER PAR LA VALLÉE DE LA VENOGÉ

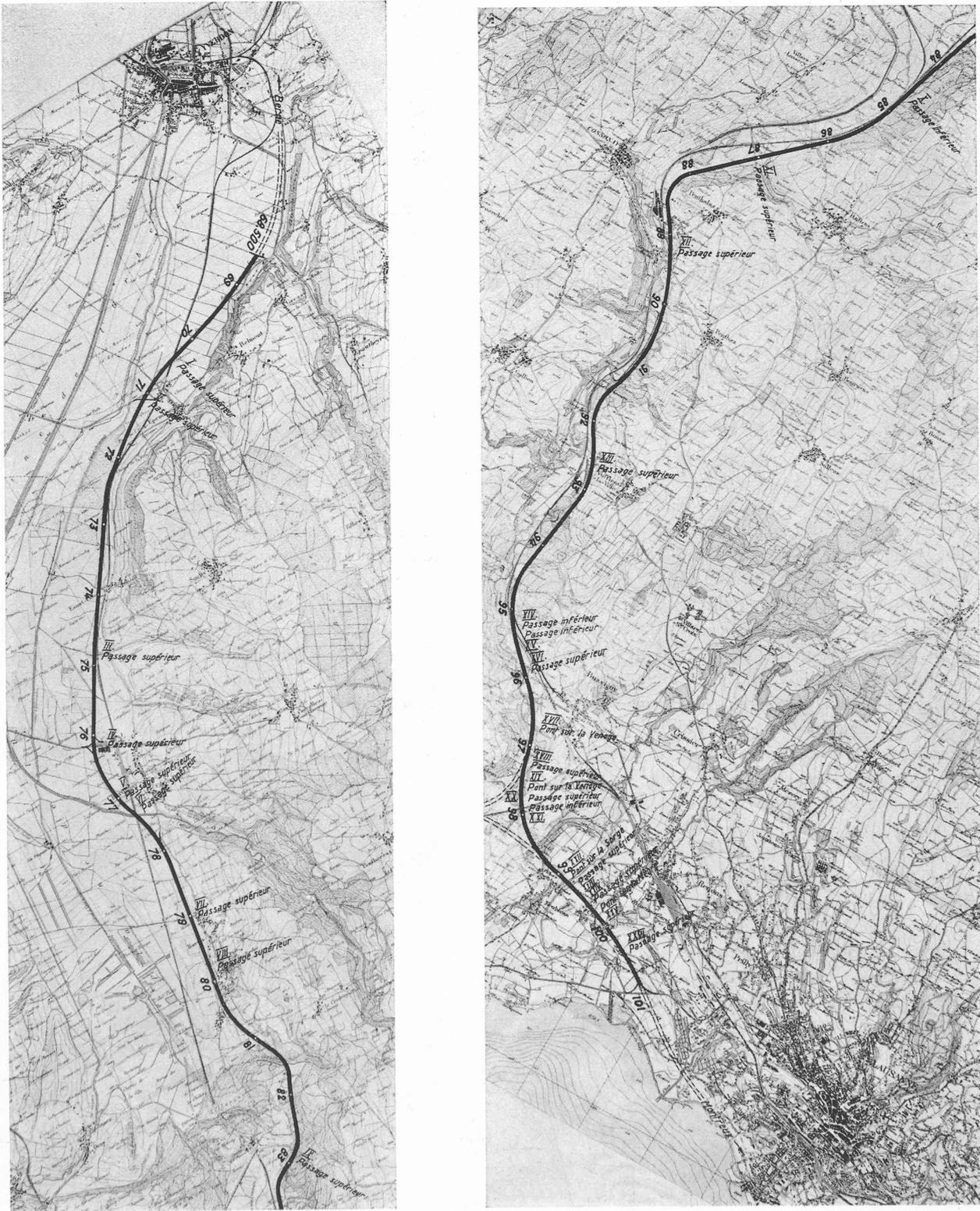


Fig. 4. — Tronçon Gressy-Lausanne.

N° 7679 A.C.F. 3. 10. 1939.

N. B. Pour ce tronçon l'auteur du projet a placé le km 1 au départ de Berne, Gressy km 69.

dans une localité que pour une raison patente, pour affaires ou parce qu'il veut lui consacrer une visite pittoresque ou historique ou encore parce qu'il espère y trouver des plaisirs gastronomiques. Si ce n'est pas le cas et que la route l'oblige à passer l'obstacle en dépit du bon sens, il critiquera sévèrement le tracé de la route. La variante de la Venoge présente donc une route d'été et d'hiver, évitant les localités et restant dans des régions abritées. Elle permet des raccordements particulièrement favorables avec le reste du réseau routier.

b) *Tracé et profil en long.*

Dès la sortie de Domdidier, la route traverse la voie des Chemins de fer fédéraux (C. F. F.) en passage supérieur et franchit la vallée de la Broye. Elle s'élève à flanc de coteau par une succession de pentes ne dépassant pas 3 % et gagne le vaste plateau sis entre Montbrelloz et Estavayer-le-Lac à l'altitude maximum de 490 m. La route laisse la ville à droite, franchit par un seul pont la route cantonale Payerne-Estavayer et le chemin de fer Yverdon-Payerne et se dirige sur les grèves du lac après avoir traversé la voie C. F. F. en passage inférieur. La ville d'Estavayer-le-lac et de ce fait les routes qui y aboutissent est raccordée par quatre tronçons en évitant toute traversée de notre chaussée. (Fig. 3 et 4.)

La route est construite le long du lac en remblai, la cote de la chaussée étant d'environ 1 m supérieure à celle des plus hautes eaux connues (juillet 1910). La traversée d'Yvonand laisse la localité au sud. A Yverdon un raccordement bifurque vers les lieux dits « Grève du Lac » et rejoint la route Lausanne-Neuchâtel dont le nouveau tracé contournera la ville à l'ouest. La route passe au sud de la ville d'Yverdon, traverse en passage supérieur le chemin de fer Yverdon-Payerne, puis longe la grande tranchée du chemin de fer Lausanne-Neuchâtel et passe sous la route cantonale n° 422 (Lausanne-Neuchâtel) pour gagner la plaine de l'Orbe. Le tracé reste alors aussi éloigné que possible du canal pour éviter les tourbières. Elle franchit la voie des C. F. F. avant Ependes et reste à l'ouest de la voie jusqu'après Chavornay pour la franchir à nouveau ainsi que le Talent en un seul ouvrage. La route évite ainsi les villages d'Ependes, Essert-Pittet et Chavornay. Un tracé à l'est de la voie des C. F. F. aurait le grand désavantage de couper ces villages en deux avec tous les désagréments que cela comporte pour les exploitations agricoles et leur aménagement ultérieur. Il convient par contre, de ramener la route à l'est de la voie des C. F. F. avant Bavois, le village en étant notablement plus éloigné. La route se rapproche alors du flanc

de la colline pour franchir sans difficultés au point culminant de Tilliéraz à 530 m la colline de Mormont. De l'autre côté, la route rejoint le fond de la vallée de la Venoge et longe la rivière sur sa rive gauche jusqu'au km 98.000 avant Ecublens. A Cossonay, la route passe sous celle de Penthaz à côté de la Venoge, dont le lit devra être corrigé sur environ 200 m. Trois autres corrections sont encore nécessaires entre Cossonay et Bussigny, afin d'éviter la construction de plusieurs ponts.

La jonction à Lausanne avec les routes de grande communication se dirigeant sur Genève et sur le Simplon est réalisée par le grand triangle de raccordement disposé entre Echandens, Ecublens et Bussigny. Il est ainsi possible d'éviter Lausanne aussi bien en allant à Genève que dans la direction du Simplon. Le grand triangle de raccordement permet aussi de dégager la zone de Préverenges et de Saint-Sulpice qui doit pouvoir se développer librement comme zone de petites habitations. C'est la raison pour laquelle la grande circulation doit être éloignée de la route actuelle Lausanne-Genève dans la région de Préverenges. Le tracé choisi laisse également toute liberté de développement au futur champ d'aviation de Lausanne prévu à Ecublens. La route peut s'adapter avantageusement au futur canal de navigation transhelvétique et spécialement aux ports qui seraient éventuellement prévus à Morges et Renens. (Fig. 5.)

La liaison avec Lausanne est assurée par un raccordement avec la route actuelle Genève-Lausanne, tandis qu'un autre raccordement relie la route directement au futur champ d'aviation d'Ecublens.

Divers raccordements avec le réseau routier sont prévus, à Bavois pour la route de Chavornay, à Cossonay pour celle de Penthaz, Penthaz et Cossonay, enfin à Bussigny directement vers Lausanne. Les pentes de la route ne dépassent nulle part 5 %, sauf pour une partie

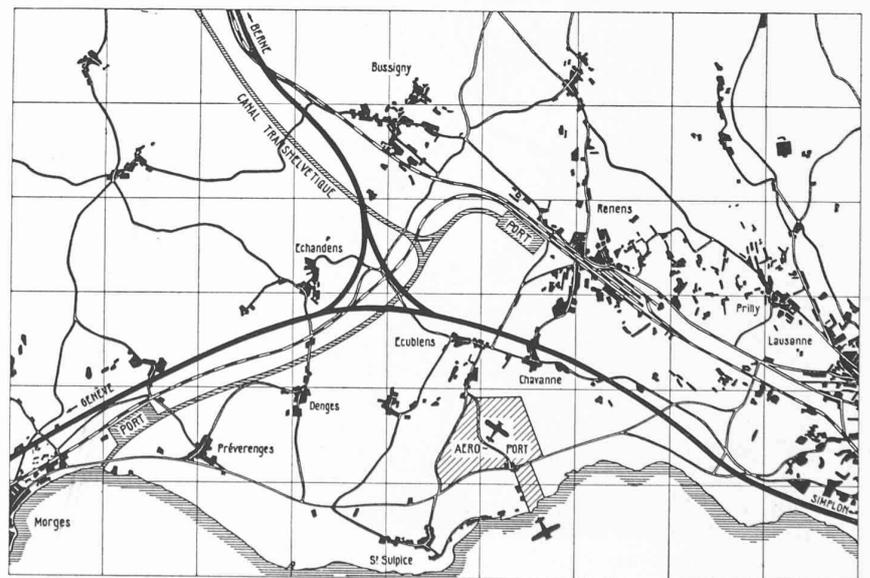


Fig. 5. — Grand triangle de raccordement disposé entre Echandens, Ecublens et Bussigny.

sud du passage du Mormont, où elle atteint 5,6 %, cette pente étant nécessaire à une solution élégante du profil en long.

c) Construction de la chaussée et des pistes cyclables.

La chaussée de 9 m de largeur est prévue avec un revêtement en béton sur couche de gravier tout-venant, ce revêtement offrant le maximum d'avantages pour une route de grande communication. Si les travaux devaient être entrepris tout de suite, il va sans dire qu'il faudrait se limiter à l'empierrement ou prévoir un revêtement provisoire. Les deux pistes cyclables de 1,75 m chacune reçoivent un revêtement en macadam bitumé. La différence de couleur des revêtements ne pourra que faciliter la visibilité pour la circulation. Il n'est pas possible de connaître exactement la position des zones de tourbe traversées dans la vallée de l'Orbe avant d'y avoir effectué des sondages. Pour en tenir compte, le devis prévoit un enlèvement de la tourbe sur une profondeur de 7 m avec remplissage de gravier et cela sur 3 kilomètres de route. L'évacuation des eaux de la chaussée et des pistes cyclables est assurée par un système de canalisation convenablement disposé. (Fig. 6.)

d) Ouvrages d'art.

D'une manière générale tout croisement de route a été évité par un passage inférieur ou supérieur. Seuls, quelques chemins vicinaux, d'une importance strictement locale, ont été conservés à niveau. Tous les ouvrages d'art ont été conçus suivant des principes identiques, afin de donner une certaine unité architecturale à la route.

e) Devis.

Le devis final a été établi sur la base de prix d'avant guerre et selon un barème établi par la Société suisse des routes automobiles. Il est donc nécessaire de tenir compte des augmentations survenues entre temps pour calculer les frais approximatifs actuels des travaux.

Le devis total se décompose comme suit :

a) Acquisition de terrain et frais d'expropriation	Fr. 1 140 920.—	3,8 %
b) Travaux de terrassement.	» 6 310 130.—	20,5 %
c) Murs de soutènement	» 580 000.—	1,8 %
d) Drainages et canalisations	» 882 500.—	2,9 %
e) Ouvrages d'art	» 2 597 500.—	8,4 %
f) Chaussée et pistes cyclables.	» 14 822 300.—	48,1 %
g) Travaux accessoires imprévus et divers	» 4 461 650.—	14,5 %
Total	Fr. 30 795 000.—	100,0 %

Le prix moyen par kilomètre courant est, pour une longueur de route correspondant au projet de 66,41 km, de

$$\text{Fr. } \frac{30.795.000}{66,41} = \text{environ Fr. } 464.000.— \text{ (prix d'avant-guerre).}$$

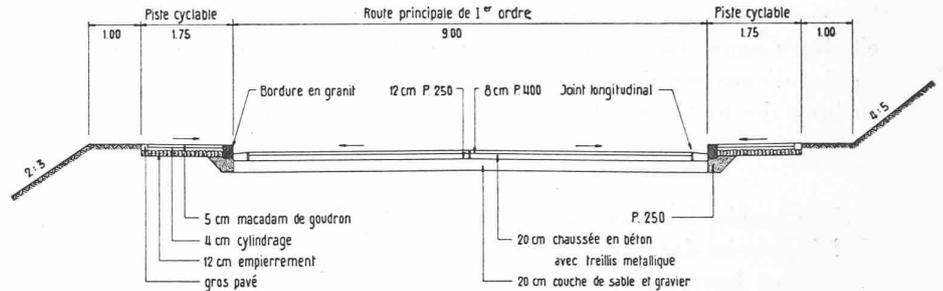


Fig. 6. — Profil en travers type de la route projetée.

A ce tracé Domdidier-Gressy-Lausanne, on peut faire quelques objections.

La première concerne le brouillard de la plaine de l'Orbe, en automne particulièrement. Nous admettons cet inconvénient : il est la contrepartie des avantages du profil longitudinal suivant l'axe d'une vallée. D'autre part la route par Moudon-le Chalet-à-Gobet ou le tracé par Moudon-Mézières-Lutry traversent également une région exposée au brouillard dans la vallée de la Broye. Enfin il est certain que les travaux de drainage en cours dans la plaine de l'Orbe diminueront notablement cet inconvénient.

La seconde objection se fonde sur la moindre beauté du parcours Domdidier-Gressy-Lausanne par rapport au parcours Moudon-Chalet-à-Gobet et surtout au parcours Moudon-Mézières-Lausanne avec sa belle descente sur Lutry. Mais nous croyons que la grande transversale projetée doit jouer avant tout le rôle de collecteur du trafic commercial interne et d'artère du trafic international. C'est cette voie qu'emprunteront les camions qui encombraient nos routes avant la guerre. Les autres routes, peut-être plus pittoresques, se prêteront mieux au trafic touristique interne, c'est-à-dire aux véhicules dont les conducteurs préfèrent le plaisir des yeux à la vitesse. Nous ne voyons pas l'intérêt qu'il y aurait à faire passer le gros trafic par des routes dont le tracé serait inspiré par la vue de beautés naturelles, mais nous l'y voyons bien plutôt par des routes directes à profil longitudinal régulier, réduisant au minimum la consommation d'essence et l'usure des véhicules.

La troisième objection vise le tracé de la route qui, dans la région de Lausanne, laisse cette ville à l'écart. D'aucuns estiment qu'une ville de cette importance doit se trouver sur l'artère Genève-lac de Constance, sinon il s'ensuivrait pour elle une moins-value touristique. Sans revenir sur la polémique qui a déjà surgi à ce sujet dans la presse lausannoise, il est utile de rappeler que les touristes, dans les pays voisins, n'utilisaient guère les autostrades s'ils désiraient visiter la contrée traversée et qu'ils ne les suivaient que pour franchir plus rapidement les distances. Nous avons déjà énuméré quelques-unes des raisons qui font qu'à notre avis au contraire la ville de Lausanne a tout intérêt à éloigner d'elle autant que possible le grand trafic qui lui apportera certainement plus d'inconvénients que d'avantages. Il suffit de citer

les complications qui en résultent pour la circulation citadine : autos, bicyclettes et piétons ; les charges plus élevées d'entretien des chaussées, les inconvénients dûs au bruit des moteurs, à leurs gaz d'échappement, etc.

* * *

Nous tenons à remercier tout d'abord M. L. Perret, chef du Service des routes de l'Etat de Vaud, qui représente avec haute compétence la Suisse romande dans la commission technique de la Société suisse des routes automobiles, S. S. R. A., pour ses conseils durant nos études. Dans son rapport sur les études effectuées pour la liaison Lausanne-Berne et publié sous la signature du président de sa commission technique, M. K. Keller, ingénieur cantonal du canton de Zurich, la S. S. R. A. formule, après examen critique des différents projets de liaison Lausanne-Berne, les conclusions suivantes : (« Die Autostrasse », n° 6, juin 1942).

Bien que le tracé par le Chalet-à-Gobet soit le plus court et que son devis ne dépasse pas celui de la route par Yverdon, il doit être considéré comme de moindre valeur pour une route de grande communication. Il est indispensable qu'une route de grande communication Genève-Lausanne-Berne-Zurich-Lac de Constance, traversant tout le plateau suisse, puisse être ouverte toute l'année à la circulation sans efforts extraordinaires pour le déblaiement de la neige en hiver. Il résulte d'une inspection locale que le tracé par le Chalet-à-Gobet ne satisfait pas à cette condition d'importance primordiale. De plus, ce tracé a l'inconvénient de traverser la ville de Lausanne. Même en faisant abstraction de ces deux facteurs, il convient d'accorder la préférence au tracé par Yverdon-Vallée de la Venoge, parce que toute la circulation qui emprunte la route du pied du Jura, Olten et Bâle, via Soleure-Bienne-Neuchâtel, Lausanne et Genève et vice-versa, de même que la circulation provenant de Vallorbe débouchent près d'Yverdon. Outre l'avantage très net dû à des considérations de circulation, cette variante permet d'éviter les frais de construction d'une nouvelle liaison routière entre la base du Jura et le lac Léman. Le tracé Yverdon-Venoge est également préférable aux autres au point de vue du caractère des localités et de la topographie générale des régions traversées. Il permet de construire une chaussée très large, aux horizons ouverts, répondant pleinement aux exigences futures de la grande circulation, ce qui offrirait davantage de difficultés avec les autres tracés. La carte publiée par l'Union suisse des professionnels de la route sur la base des recensements de circulation faits en 1936-37, prouve clairement et nettement la nécessité de donner la priorité au tracé par la vallée de la Venoge comme partie intégrante d'une route de grande communication Genève-Berne.

Nous voudrions pour notre part nous associer à ces conclusions et formuler le vœu que les intéressés et tout d'abord l'Etat de Vaud examinent avec objectivité ce problème dont l'urgence nous semble aujourd'hui indiscutable.

ÉCOLE D'INGÉNIEURS DE L'UNIVERSITÉ DE LAUSANNE

Diplômes.

Sur préavis du Conseil de l'École d'ingénieurs, la commission universitaire a conféré les diplômes suivants :

Ingénieur civil : MM. Desmeules, Jacques.
Fallet, Pierre.
Schulthess, Hermann.
Subilia, Olivier.

Ingénieur mécanicien : MM. Ascoli, Enzo.
Desbaillets, Jacques.
Fiechter, René.
Jaccottet, Maurice.
Lederrey, Albert¹.
Meystre, Noël².
Stucki, Pierre.

Ingénieur électricien : MM. Baatard, François.
Baumberger, Willy.
Brocard, André.
Carrard, François.
Foà, Alberto³.
Fonjallaz, Alfred.
Maillefer, Charles.
Du Pasquier, Fernand.
Petitpierre, Roger.
Pugliese, Edoardo.
Sakal, Roger.
Wohlers, René.

Ingénieur chimiste : MM. Bæchtold, Claude.
Bettex, Maurice.
Coen, Gilberto.
Corinaldi, Giorgio.
Klein, Charles.
Levi, Enrico.
Luzzati, Renato.
Melli, Giorgio⁴.
Mivelaz, Pierre.
Mortara, Amedeo.
Noordtzijs, René.
Rochat, Gabriel.

Géomètre : MM. Amiguet, Philippe.
Nicod, Louis.
Pochon, André.
Wulliemier, Roger.

NÉCROLOGIE

Max Schwarz, ingénieur rural 1882-1943

Ce collègue, que ses amis avaient plaisir à voir participer à telle ou telle de nos séances, courses ou autres manifestations, a été brutalement enlevé à l'affection des siens, le 18 août dernier.

Nous tenons, à côté des renseignements biographiques déjà fournis par la presse, à relever ici quelques traits marquants de cette personnalité.

Par ses études en France et à l'École polytechnique fédérale et par son activité dans le canton de Vaud, il avait acquis non seulement de riches connaissances techniques, mais aussi des qualités de caractère remarquables ; il possédait la clarté des idées, un esprit méthodique et un sens de l'organisation qui lui permirent de s'imposer d'emblée.

Ses compétences furent en particulier largement mises en valeur lors de l'élaboration récente du programme exceptionnel d'extension des cultures ; notre administration cantonale et nos autorités communales trouvèrent auprès de M. Schwarz un réalisateur et un conseiller jamais en

¹⁻² Lauréats du prix Grenier.

³ Lauréat du prix de la Société Vaudoise des ingénieurs et des architectes.

⁴ Lauréat du prix des Anciens élèves de l'École d'ingénieurs.

N. B. — Le prix Donner n'a pas été décerné cette année.