Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 89 (1963)

Heft: 26: Autoroute Genève-Lausanne, fascicule no 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: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

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.

A 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 partait 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

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

Jean Taillens avait fait ses études d'architecture à l'Ecole 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. A 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.