

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 115 (1989)
Heft: 4

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.05.2025

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

violation des règles en matière de marchés publics, ainsi que l'indemnisation des entrepreneurs et fournisseurs lésés.

De plus, la Commission doit avoir la possibilité de faire valoir l'intérêt public communautaire et le respect des règles communautaires et, en cas d'urgence, doit pouvoir suspendre une procédure pour une durée limitée, lorsqu'une infraction claire et manifeste est constatée, par exemple :

- non-publication de l'appel d'offres dans le *Journal officiel des Communautés européennes*
- recours abusif aux procédures de passation exceptionnelles
- clauses administratives, financières, économiques ou techniques incompatibles avec le droit communautaire
- exclusion d'un concurrent incompatible avec les règles communautaires.

Cette directive a cependant fait l'objet

d'importantes réserves de la part de la République fédérale d'Allemagne. Le Parlement européen a décidé que de nombreux points devaient être revus. Le projet a donc été retiré, avec mandat à la Commission d'en élaborer un nouveau.

Conclusions

Les Directives présentées, bien que non encore toutes adoptées, démontrent que, dans le domaine de la construction également, l'Europe n'est pas seulement une déclaration d'intentions, mais bien une réalité, qui entreprend de se concrétiser à grands pas. Et les normes SIA ? La matière touchée par les deux Directives européennes est régie par la norme SIA 117 sur « la mise en soumission et l'adjudication de travaux et de fournitures pour des travaux de construction ». Les principes régissant les Directives et la norme sont les mêmes et il n'existe

aucune contradiction de fond entre elles. Seules les démarches à entreprendre et les instances compétentes sont différentes. Les entrepreneurs suisses désirant présenter leurs offres dans des pays de la CE devront donc se conformer à la procédure assez lourde des Directives. Ils pourront notamment être tenus de fournir les preuves de capacité énumérées précédemment, en présentant un certificat délivré par l'autorité compétente. D'un autre côté, leur tâche est facilitée du fait que la procédure est uniformisée dans tous les pays de la CE. Il s'agit, là aussi, de saisir la chance de 1992.

Adresse de l'auteur :

Christiane Brem, licenciée en droit
Service juridique
Secrétariat général de la SIA
Selnastr. 16
8039 Zurich

Actualité

200 km/h sur la ligne du Simplon

Les CFF ont la ferme volonté d'améliorer les installations sur le tracé suisse de la ligne du Simplon (Lausanne-Brigue-Domodossola) qui constitue aujourd'hui encore la liaison la plus courte entre Paris et Milan (791 km).

Ainsi, par exemple, la vitesse maximale dans le tunnel du Simplon sera portée à 160 km/h dès l'achèvement des travaux de renouvellement de la voie. Le dernier tronçon à voie unique de la ligne, situé entre Salgesch et Loèche (5,2 km), sera remplacé au cours des prochaines années par un nouveau tracé à double voie établi en tunnel ; la vitesse pourra également y atteindre 160 km/h, comme sur le tronçon adjacent Loèche-Viège (17,3 km) où les trains circulent à cette vitesse depuis bientôt trois ans déjà.

D'autre part, la Direction générale des CFF vient de décider d'adapter le parcours Martigny-Sion (25,9 km) pour y circuler à 200 km/h à l'horizon 1995. Le programme des travaux, qui est d'envergure, comprend le renouvellement de la voie et la pose de rails lourds, l'augmentation de l'entraxe des voies, des corrections de tracé, la modification du plan des voies dans les gares, la pose de branchements franchissables à grande vitesse, l'achèvement du renouvellement de la ligne de contact, la mise en place d'installations de sécurité nouvelles, réalisées selon la technologie des enclenchements informatisés, la pose de signaux de la nouvelle génération, complétés par un

équipement de contrôle de la vitesse, ainsi que l'installation de la radio sol-train. Cette ligne correspondra ainsi entièrement aux critères de Rail 2000. Sur le plan du matériel roulant également, les CFF étudient, d'entente avec les chemins de fer français et italiens, la mise en marche de services internationaux à grande vitesse entre Paris et l'Italie du Nord, soit en combinant les solutions actuelles, soit en promouvant des réalisations nouvelles (futurs locomotives européennes rapides aptes à circuler sous plusieurs systèmes de courant). Une première étape dans ce sens sera d'ailleurs déjà réalisée le 28 mai 1989 par la mise en marche, entre Genève et Milan, de rames Eurocity CFF à quatre systèmes de courant qui permettront d'éviter le changement de locomotive à Domodossola. Il en résultera un gain de temps de 10 à 23 minutes, suivant les relations, entre la cité de Calvin et la capitale lombarde.

Si tel devait être le désir des autorités politiques, la ligne du Simplon conviendrait également pour acheminer à l'avenir un important trafic marchandises, sous la forme de trains traditionnels et de convois de feroutage. En effet, les essais effectués récemment dans le tunnel du Simplon avec une ligne de contact rigide libérant le profil d'espace libre pour les wagons chargés de camions de 40 t et de 4,0 m de hauteur d'angle se sont d'ores et déjà révélés concluants.

La transversale alpine du Simplon, on

le voit, se situe au centre des préoccupations actuelles des chemins de fer. Elle doit en effet conserver le rôle prédominant qu'elle a toujours joué dans le trafic ferroviaire européen, afin de servir toujours mieux la communauté.

(CFF)

Ce communiqué des CFF appelle quelques remarques, car il donne une image légèrement déformée du contexte dans lequel se situent les travaux prévus sur la ligne du Simplon.

On est heureux que les CFF aient « la ferme volonté d'améliorer les installations sur le tracé suisse de la ligne du Simplon ». On leur signalera toutefois que c'est la moindre des choses, puisqu'ils en ont le mandat impératif depuis que Rail 2000 a été accepté par le corps électoral de notre pays !

« Si tel devait être le désir des autorités politiques, la ligne du Simplon conviendrait (on appréciera ce conditionnel... Réd.) également pour acheminer à l'avenir un important trafic marchandises, sous la forme de trains traditionnels et de convois de feroutage (c'est nous qui soulignons. Réd.) ». On croit rêver : le 15 septembre dernier, le conseiller fédéral Ogi, parlant d'une solution transitoire pour le feroutage, disait : « Nous ne devons pas rester inactifs dans l'intervalle. (...) C'est pourquoi nous étudions actuellement un corridor pour les camions de 4 m de hauteur. » Lorsqu'on connaît la pression que font peser sur la Suisse les pays de la Communauté européenne pour obtenir le transit des camions de 40 tonnes, il semble que le rôle des CFF consisterait à présenter dans le plus bref délai des projets prêts à une exécution immédiate. On sait que le financement ne pose pas problème,

puisque l'on peut recourir aux surtaxes sur les carburants.

En concluant que la transversale alpine du Simplon se situe au centre des préoccupations actuelles des chemins de fer, les CFF ont raison, mais on est fondé à craindre qu'il ne s'agisse pas essentiellement de problèmes techniques. On sait en effet que la régie fait campagne pour un nouveau tunnel de base au Saint-Gothard et combat bec et ongles le projet Lötschberg-Simplon déjà exposé dans ces colonnes, sans toutefois avancer d'arguments propres à faire oublier le coût extraordinairement élevé et les difficultés de réalisation du premier. Son argumentation repose essentiellement sur des questions d'exploitation, ce qui est une vue singulièrement étroite de l'ensemble de la question.

Dès lors, on peut craindre un manque d'enthousiasme pour tout ce qui touche la transversale ferroviaire occidentale et une approche quelque peu flegmatique des travaux cités, de peur d'apporter des atouts supplémentaires à un tracé indésirable.

Il convient enfin de relever que l'amélioration de la ligne du Simplon ne saurait en aucun cas être présentée comme une fiche de consolation servant à compenser le choix du Saint-Gothard. En effet, l'aménagement des lignes conduisant au Simplon est un dû, assorti de surcroît de la clause d'urgence en ce qui concerne le ferroutage. Toute la Suisse romande et le canton de Berne n'attendent en la matière qu'une chose de la part des CFF: le début sans retard des travaux évoqués par le communiqué ci-dessus.

Jean-Pierre Weibel

Schweizer Ingenieur und Architekt: nouveau rédacteur en chef

Le Conseil d'administration de la SA des éditions des associations techniques universitaires (SEATU) a nommé M. Heinz Rudolphi rédacteur en chef de la revue *Schweizer Ingenieur und Architekt*, avec effet au 1^{er} janvier de cette année.

Par cette promotion M. Rudolphi, qui dirige déjà depuis un an notre consœur alémanique, voit renforcées ses compétences et ses responsabilités alors qu'il s'agit de poursuivre les efforts

fournis en commun depuis plusieurs années pour améliorer et actualiser nos deux revues.

La rédaction d'*Ingénieurs et architectes suisses* présente ses sincères félicitations à son collègue, dont elle a eu l'occasion d'apprécier vivement l'amicale collaboration et l'esprit constructif. Le renforcement des contacts entre nos deux revues constitue un atout précieux, dont nos lecteurs sont les premiers à bénéficier.

Sia Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein
Société suisse des ingénieurs et des architectes
Società svizzera degli ingegneri e degli architetti

Sections

SVIA

Assemblée générale ordinaire du Groupe des architectes

Vendredi 17 février 1989 à 17 heures, au Théâtre de la Passerelle à Vidy, 5, av. E.-Jaques-Dalcroze, Lausanne.

Ordre du jour

1. Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale ordinaire du 25 février 1988.
2. Rapport d'activité et discussion.
3. Rapport d'activité de la Commission consultative vaudoise des concours (R. Luscher, président).
4. Examens de candidatures d'architectes: M. Bernard Boujol, architecte inscrit au REG A en 1979. (Parrains: MM. B. Gachet et P. Gagliardi.)
M. Ernest Dezuari, architecte Ecole d'ingénieurs de Berthoud en 1956, inscrit au REG A en 1986. (Parrains: MM. F. Neyroud et J.-L. Truan.)
M. Serge Pittet, urbaniste FUS, inscrit au REG B en 1976. (Parrains: MM. Cl. Wasserfallen et J. Dumas.)
M. Roger Portmann, architecte inscrit au REG B en 1986. (Parrains: MM. R. Mosimann et J. Kyburz.)

5. Elections statutaires:

Le comité du GA propose de réélire pour deux ans au comité du groupe MM. Marc Burgener, Guy-E. Collomb, Laurent Faessler et Nicolas Joye. Pour succéder à MM. Pascal Chatelain et Jacques Richter, qui arrivent au terme de leur mandat, le comité propose les candidatures de MM. Gilbert Favre et Bernard Zurbuchen.

M. Jacques Richter, actuel président, ne souhaite pas renouveler son mandat. Le comité propose d'élire à la présidence M. Herbert Marti.

Le comité actuel se compose de MM. Jacques Richter (président), Guy-E. Collomb (vice-président), Marc Burgener, Pascal Chatelain, Laurent Faessler, Nicolas Joye, Herbert Marti et Marius Vionnet (conseiller au comité).

6. Programme d'activité 1989.

7. Divers.

A l'issue de l'assemblée, vers 19 h 30, projection d'un court métrage sélectionné dans le catalogue du Festival international du film d'architecture et aimablement mis à disposition par M. G. Visdei, architecte SIA.

Le repas, vers 20 heures, consistera en un buffet campagnard, qui sera servi dans le hall du théâtre.

Le coin de la rédaction

Point final

National Geographic Magazine, *Time*, *Nouvelliste* et *Feuille d'Avis du Valais*: quel est le point commun à ces trois publications?

Ni la langue, ni le format, ni l'option politique, mais le fait qu'elles mettent avec vigueur l'accent sur les menaces qui pèsent sur l'environnement. Si cela n'a rien d'étonnant pour la première et prouve que le problème est à la pointe de l'actualité pour faire le titre de la seconde, il faut y voir un signe digne d'intérêt en ce qui est de la troisième. *National Geographic Magazine*: le numéro de décembre 1989 se demande si l'humanité est encore capable d'assurer la survie de notre planète, présentée comme une espèce en voie de disparition, reportages et photographies consternantes à l'appui. L'homme va-t-il réellement anéantir – de multiples façons – le vaisseau spatial sur lequel il navigue, image magnifiquement illustrée par l'holographie de la page de titre?

Time: pas d'«homme de l'année» en couverture à fin 1988, mais l'image de notre Terre – *Endangered Earth*. Là aussi, le texte et l'image se complètent pour montrer avec quelle insouciance on laisse la nature se mourir sur tous les continents et toutes les mers: partout elle est victime de l'ignorance, de la bêtise, de la cupidité ou tout simplement de la lutte pour la survie de populations entassées dans des agglomérations monstrueuses.

Nouvelliste du 19 janvier 1989: un titre et un article d'un ton nouveau. «Berges de nos rivières – Il y a mieux que le béton», c'est le titre d'un article illustrant par l'exemple comment endiguer «biologiquement» les rivières, sans affaiblir leur résistance aux crues, au lieu de les border de béton sur lequel rien ne peut vivre. Il s'agit du compte rendu d'une journée d'étude à laquelle le Département valaisan des travaux publics et de l'environnement (c'est nous qui soulignons) avait convié les ingénieurs du Haut-Valais, pour y entendre des spécialistes de l'aménagement naturel des cours d'eau de Zurich et du Tyrol du Sud. Faute de réformer le monde entier, n'est-il pas méritoire de se consacrer à son coin de terre?

Pour les nations industrialisées, l'heure n'est plus à prodiguer des leçons, mais à donner des exemples.

Hélas, on est fondé à douter que les gouvernements des pays industrialisés soient prêts à s'engager pour mettre en harmonie leurs actions avec leurs discours de cantine. Il est moins risqué d'essayer de donner des gages à la part de l'électorat sensible aux problèmes de l'écologie que de prendre des mesures susceptibles de heurter des intérêts économiques.

Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef