

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 122 (1996)
Heft: 1/2

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>

75 ans d'aviation à Genève

Le 9 septembre dernier, quelque 50 000 personnes sont accourues à l'invite de l'Aéroport international de Genève, qui ouvrait toutes grandes ses portes pour son 75^e anniversaire. Pourtant, nul grand meeting aérien n'était organisé ce samedi pour attirer la foule, mais une exposition, comprenant une information détaillée sur le rôle de l'aéroport et son avenir, ainsi qu'une brochette d'avions anciens et modernes, avec deux *Concorde* et l'énorme Boeing 777 comme attractions les plus marquantes.

Le ciel – radieux ce jour-là, contrairement à la veille, et au lendemain – n'était évidemment pas vide, puisque se déroulait l'habituel trafic de fin de semaine. Seule pause, celle qui a permis la présentation de la Patrouille Suisse sur ses nouveaux avions Northrop F-5¹.

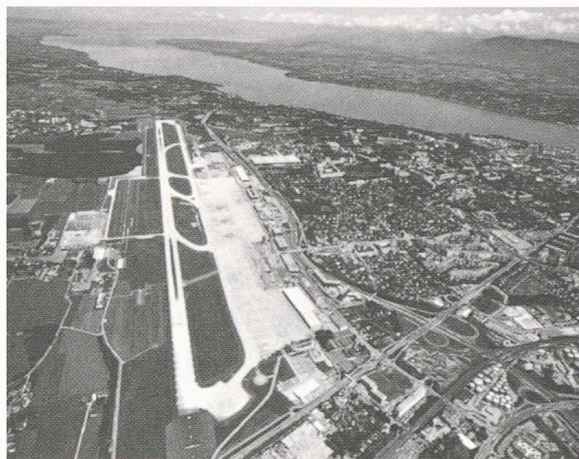
Cette fête a été boudée par l'Association des riverains (du moins de certains d'entre eux...) de l'Aéroport de Genève, qui s'étaient battus en vain pour empêcher la venue de *Concorde* à Cointrin. A l'absence de ces esprits chagrins s'est opposé l'enthousiasme des visiteurs, dont le nombre a dépassé toutes les prévisions. On se marchait littéralement dessus pour traverser l'exposition dans l'ancienne aérogare et pour visiter les avions ouverts au public.

Comme lors de la votation cantonale de 1991, où près des trois quarts du corps électoral rejetait le référendum combattant l'adaptation de l'aérogare à la croissance du trafic, la portée de la prétendue *Technikfeindlichkeit* à l'égard de l'aviation a été une fois de plus largement relativisée par le succès de cette manifestation. On était venu de loin visiter l'aéroport, qui n'est pas seulement celui de Genève, mais aussi d'une grande partie de la Suisse romande ainsi que de la France voisine.

¹ Qui ne feront hélas pas oublier la beauté des Hawker Hunter sur lesquels elle a réussi tant de démonstrations inoubliables.



Un visiteur rare à Genève : un Concorde de British Airways.



Le nouveau statut de l'aéroport, devenu établissement public autonome, a permis de renforcer ce lien, puisque deux membres de son conseil d'administration représentent les cantons romands et qu'y siège un délégué des départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie.

Depuis des années, l'aéroport a fait mieux que couvrir ses frais de fonctionnement, comme le démontre une comptabilité tenant compte de l'amortissement des montants investis. Aujourd'hui, son statut lui fait un devoir de présenter des résultats positifs tout en lui assurant l'autonomie de gestion indispensable à une grande entreprise moderne, où travaillent plus de 5000 personnes, employés de l'aéroport et des maisons œuvrant sur celui-ci.

Un survol bienvenu

Notre propos n'est pas de retracer ici l'histoire de l'aéroport². Il existe pour cela d'excellents livres, comme « L'avion à Genève », de René Hug. A l'occasion du 75^e anniversaire, l'attaché de presse de l'aéroport, Philippe Roy, a préparé un ouvrage qui constitue un survol de l'aéroport, dans le temps et dans l'espace. En effet, après avoir retracé brièvement le chemin qui mène de « l'aérodrome terrestre » de 1920³ – avec sa surface en herbe de 1000 x 550 m – à la « seule piste de Suisse pour avions intercontinentaux » de 1946 puis au « porte-avions » actuel recevant quelque six millions de passagers par an, il nous guide à travers tous les services nécessaires à la vie d'un aéroport, avec force illustrations à l'appui.

Dans le domaine de l'aviation, Genève a su saisir sa chance, créant et développant inlassablement une infrastructure qui joue un rôle important dans sa vocation internationale. C'est avec plaisir qu'on suivra l'invitation de Philippe Roy à donner un coup d'œil dans ses coulisses.

Jean-Pierre Weibel

ROY, PHILIPPE : Les ailes de Genève, un vol. relié, 22 x 28,5 cm, 96 p., richement illustré. Editions du Tricorne, Genève, 1995. Prix : Fr. 65.–

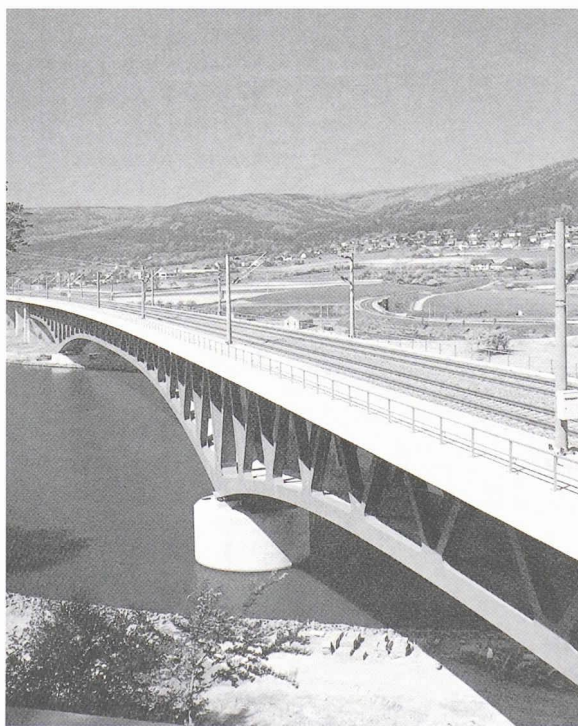
² Dont j'ai suivi les trois quarts de l'existence, puisque, tout enfant, j'y ai pris le départ pour un vol « long-courrier » Genève-Bâle en 1939 (avec escale à Lausanne et changement d'avion à Berne). C'est à Cointrin qu'est née ma vocation aéronautique.

³ Cet aérodrome était complété par un site d'amerrissage dans le lac, « en amont des jetées ». Après la guerre on a même pu admirer sur notre lac l'immense hydravion hexamoteur français Latécoère 631.

Distinction pour un pont ferroviaire de conception originale

Avec sa travée centrale d'une portée de 208 m, ce pont ferroviaire sur le Main près de Nantenbach, en Allemagne, est aujourd'hui l'ouvrage de construction mixte qui présente la plus grande portée sur le réseau des Chemins de fer allemands. Dernier développement dans le domaine des ponts métalliques, il réunit des éléments en acier et des éléments en béton armé, dont la fabrication et la mise en œuvre permettent de meilleures performances à meilleur coût, grâce à leur rôle respectif en fonction de leur spécificité, que si l'une ou l'autre des méthodes de réalisation était seule utilisée.

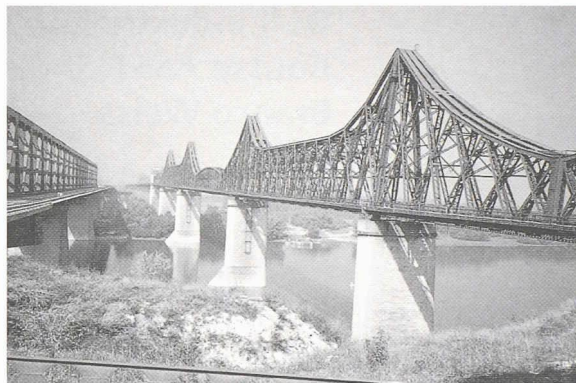
Cet ouvrage a été distingué par la 4^e édition de l'*Ingenieurbau-Preis* allemand.



(Photo Krusch, DB, aimablement mise à notre disposition par la revue Beton- und Stahlbetonbau, dont nous avons tiré cette information)

Ponts sur le Danube

C'est à l'occasion du centième anniversaire du pont «Roi Charles I» (Carol I) sur le Danube près de Cernavoda que s'est tenue, en septembre 1995 à Bu-



A droite: le pont d'A. Saligny. A gauche: le nouveau pont combiné rail-route (2 voies au milieu + 1 piste routière sur console de chaque côté), en service depuis 1987.

carest, la 2^e conférence internationale sur la surveillance et la maintenance des grands ouvrages sur le Danube.

Sous le patronage notamment des Chemins de fer nationaux roumains et de l'Académie roumaine de l'administration des routes et des transports, la conférence a porté sur l'entretien des grands ouvrages historiques, avec des contributions sur les projets et le dimensionnement de ponts construits récemment.

L'événement principal de ce congrès a donc eu lieu le 14 septembre 1995 pour les cent ans du pont «Roi Charles I», construit par Anghel Saligny (1854-1925) entre 1891 et 1895. Certains participants ont ainsi pu prendre place dans deux trains historiques à vapeur et l'anniversaire a été l'occasion de plusieurs discours complétés par la présentation d'une plaquette commémorative.

Avec des portées de $15 \times 60,425 + 2 \times 140 + 190 + 2 \times 140$, l'ouvrage présente une longueur totale remarquable de quelque 1660 m. Dans la partie des grandes portées qui est la plus intéressante du pont, la travée de 190 m comprend une poutre suspendue de 50 m en son milieu. La particularité de cette poutre principale est le filigrane créée par la construction en treillis à diagonales croisées sans montants et la membrure supérieure qui s'adapte à la grandeur des moments fléchissants.

Pour un ingénieur, la vision d'un ouvrage de cette envergure constitue véritablement un événement extraordinaire.

Marcel Tschumi,

ing. civil dipl. EPF/SIA,

Chef de la section des ponts,

Direction des travaux des CFF,

Président de la sous-commission des ponts de l'Union internationale des chemins de fer (UIC)

Défi industriel en Chine – Bourse ASST/SATW – Branco Weiss

Vous êtes prêt/e à relever le défi d'une immersion dans la culture, la langue et l'industrie chinoises, vous êtes ingénieur EPF, électricien, mécanicien ou micro-technicien : nous vous offrons une activité industrielle d'une année en Chine.

L'industrie d'accueil et la date de départ seront déterminées en fonction de votre profil. Une bonne maîtrise de l'anglais est indispensable et l'apprentissage de la langue chinoise est un objectif majeur. Des cours de chinois seront donnés en Suisse au préalable, complétés par un cours intensif de quatre mois en Chine. Nous, c'est-à-dire l'Académie suisse des sciences techniques ASST/SATW, couvrirons votre salaire, votre formation et votre voyage, dans le but de renforcer les liens industriels avec ce pays et d'améliorer notre compréhension de la culture et du monde industriel chinois.

N'hésitez pas à saisir cette occasion de vous ouvrir à de nouveaux horizons !

Candidatures

Votre dossier de candidature est à envoyer au professeur J.-C. Badoux, président de l'ASST/SATW, EPFL, Présidence, 1015 Lausanne, d'ici au 29 février 1996, en précisant vos motivations et les domaines d'activité possibles, accompagnés d'un curriculum vitae avec photo. Renseignements : O. Jolliet, EPFL, tél. 021/693 70 11

Notes de lecture

« Economie & écologie, de la confrontation à la coopération »

Sous ce titre, la Société suisse pour la protection de l'environnement (SPE) a édité l'an dernier une petite brochure d'intérêt général, qui est tout simplement excellente dans sa présentation des réalités en jeu, sa clarté, sa concision et, *last but not least*, l'absence de parti pris idéologique qui caractérise les positions de ses auteurs.

Comme le rappelle M. René Longet, directeur romand de la SPE, « sans la capacité de la nature à nous fournir de l'eau, de l'air, un sol et des ressources, il n'y au-

rait pas d'économie du tout ! » L'enjeu essentiel ainsi posé, la brochure fait le tour des possibilités et des efforts susceptibles de réconcilier l'économie naturelle et l'économie humaine. Divisée en six chapitres, elle permet d'acquérir rapidement une vue d'ensemble bien étayée des diverses politiques de droit public et privé applicables au problème, avec les effets qu'on peut en attendre.

Destinée (et effectivement accessible) à un public large et divers, cette brochure constitue donc un document aussi agréable à lire qu'indispensable.

« Economie & écologie, de la confrontation à la coopération », format A5, 41 pages, 8 francs l'exemplaire, 5 francs dès dix exemplaires, prix dégressif pour demandes en gros. Commandes auprès de la SPE, 6 rue St-Ours, 1205 Genève, tél. 022/329 99 29, fax 022/320 39 77

Comment choisir judicieusement un télécopieur ?

Moyen de transmission d'une rapidité inégalée, le télécopieur, ou fax, envahit bureaux, entreprises et parfois même les ménages privés. Cependant, devant la diversité des prix et des modèles proposés, le consommateur reste perplexe lorsqu'il désire passer à l'achat. Comment choisir un fax répondant bien à ses besoins ? Quelles sont les prestations indispensables, les options superflues ? Certains appareils consomment-ils moins que d'autres, etc. ?

Passant en revue le marché des appareils destinés à un usage personnel ou de petit secrétariat, c'est à toutes ces questions et à bien d'autres encore, que répond la brochure « Le fax en question(s) » publiée par la Fédération romande des consommatrices (FRC). Sans négliger les nouveaux moyens (envoi de télécopies par ordinateur), elle fait un tour complet du sujet, en abordant aussi bien les aspects juridiques (quelle est la valeur légale d'une copie par fax ?), économiques (coût, consommation électrique, etc.), que les points techniques comme la programmation ou la vitesse de transmission. Dans la gamme des appareils considérés, un tableau comparatif des modèles en vente sur le marché complète l'information du consommateur. Au format A5, de 20 pages et annexes, la brochure peut être obtenue au prix de 12 francs (port en sus) au secrétariat FRC, cp 2820, 1002 Lausanne, tél. 021/312 80 06, fax 021/312 80 04, ou dans les bureaux Consommateurs-Informations.

Théâtre régional, Neuchâtel

Résultats

La Ville de Neuchâtel, représentée par sa Direction des affaires culturelles, a organisé un concours de projet pour la construction d'un nouveau théâtre régional sur le terrain qu'elle possède au passage Maximilien-

de-Meuron. Il s'agit d'une salle de 500 places, d'un atelier-studio pour environ 150 spectateurs et de locaux annexes.

Le concours était ouvert aux architectes établis ou do-