

Zeitschrift: Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes
Band: 15 (1889)
Heft: 2

Artikel: Ouverture de la ligne de Gozzano à Domo D'Ossola
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-15036>

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: 01.04.2025

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

Le montant d'une soumission n'est donc pas le criterium absolu qui doit dicter le choix du maître. Il faut deux échelles : l'une, celle des chiffres ; l'autre, celle de la capacité du candidat. Il faut deux analyses, l'une quantitative, l'autre qualitative.

Mais encore ici, pour éviter l'arbitraire et les abus de pouvoir, il faut un guide, une norme.

Nous ne sommes point les premiers à nous occuper de cette question. Voyons comment elle a été entendue avant nous.

1^o ARRÊTÉ VAUDOIS DE 1812

Le Petit conseil du canton de Vaud voulant
Où la commission des ponts et chaussées ;

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. L'adjudication des travaux en fait de ponts et chaussées aura lieu d'après un des modes ci-après :

- a) Par soumission ensuite d'un concours.
- b) Par enchères au rabais.

ART. 14. Si les soumissions sont en accord avec les devis adoptés, les inspecteurs traitent avec les entrepreneurs qui ont offert les conditions les plus avantageuses au canton, si d'ailleurs ils présentent une garantie suffisante, soit pour la bienfaisance, soit pour les restitutions et les dommages-intérêts, auxquels la non-exécution de leurs engagements pourrait donner lieu.

ART. 15. Si, au contraire, les soumissions ne sont pas en accord avec les devis adoptés, ou si les entrepreneurs qui ont soumissionné le plus bas ne présentent pas une garantie suffisante, les inspecteurs en feront rapport à la commission et donneront leur préavis.

ART. 16. Dans le premier cas, la commission en réfère au Petit conseil ; dans le second, elle autorise les inspecteurs à traiter avec les entrepreneurs qui ont soumissionné à des prix plus élevés, à moins toutefois qu'elle ne préfère ouvrir un nouveau concours.

Cet arrêté subsiste encore aujourd'hui dans ses dispositions principales. Depuis 76 ou 77 ans, il a été adjugé sans doute plusieurs milliers de soumissions sans que des plaintes valables aient été, à notre connaissance, élevées contre ce système. Il a donc pour lui la sanction d'une longue expérience.

(A suivre.)

OUVERTURE DE LA LIGNE DE GOZZANO A DOMO D'OSSOLA.

Le dernier tronçon de cette ligne longue de 54 km., celui de Gravellona-Corte-Cerra à Domo long de 30,5 km., a été ouvert le 9 septembre et inauguré le 8.

Elle forme le prolongement de la ligne de Novare à Gozzano de 35,430 km., ouverte en 1864, et qui avait été construite par une Compagnie anglaise, et englobée plus tard dans le réseau de la haute Italie. En 1884 fut ouvert le tronçon Gozzano-Orta (7,7 km.), et en 1887 celui d'Orta-Gravellona 17 km. La longueur totale de la ligne de Novare à Domo est de 89,225 km.

La construction de cette ligne a été décidée par la loi du 29 juillet 1879 ; elle était classée dans la seconde catégorie, dévisée à 11 millions et désignée comme *ligne d'accès au Simplon*, désignation qui lui a été conservée depuis dans tous les actes officiels.

A Novare cette ligne est en communication avec Milan, Turin, Alexandrie, Gênes, Plaisance, Bologne, etc. et avec beaucoup d'autres embranchements.

L'altitude de la gare de Novare est de 148^m96 ; celle du point culminant, entre Gozzano et Orta, 370^m60 et celle de la gare de Domo d'Ossola de 271^m40.

Les rampes maxima sont de 8 ‰ entre Novare et Gozzano, de 16,5 ‰ entre Omegna et Gravellona et de 12,5 ‰ entre Gravellona et Domo d'Ossola. Le rayon des courbes ne descend pas au-dessous de 400 m.

Cette ligne est assez accidentée, le pays traversé est beau et intéressant. Les bords du lac d'Orta ou Cusio, surtout, ne le cèdent en rien à la beauté du lac Majeur ; on pourrait encore citer la magnifique vallée de l'Ossola avec sa belle végétation. La ligne traverse un pays très industriel depuis le lac d'Orta à l'Ossola soit Omegna, Casale, Corte, Cerro, Crusinella et Gravellona.

Elle a de grands travaux d'art, au nombre de 322, parmi lesquels nous citerons le viaduc mixte de Miasino près d'Orta, celui en maçonnerie de Pettenasco, à dix ouvertures, le pont sur la Strona à trois ouvertures à arc surbaissé de 19 m. Le pont en fer sur la Toce à Migiandone d'une longueur de 470 m. à sept ouvertures et avec fondations à air comprimé de 30 m. de profondeur ; le pont sur le torrent de Crotto près de Caz-zago, le pont à la traversée de la Toce près de Vogogna qui est suivi et précédé de viaducs également en fer pour les eaux d'inondation, le tout d'une longueur de près de 800 m. ; le pont en fer sur l'Anza, près de Piedimulera, de 100 m. de longueur, celui sur l'Ovesca de 40 m. de longueur près de Villa d'Ossola. La longueur totale des travées métalliques est de 1608 m. Les passages à niveau sont au nombre de 54.

Les travaux ont été dirigés, pour le compte de l'Etat, par M. le Commandeur Oreste Mugnaini, ingénieur au corps du Génie civil, directeur des travaux, et lui font honneur comme bien fini.

Cette ligne a été conduite avec le luxe que l'on a l'habitude de rencontrer sur les chemins de fer d'Etat ; aussi le coût de la ligne s'en est-il ressenti. Évaluée à 11 millions dans le projet de loi de juillet 1879, le rapport officiel (Relazione statistica) du ministère des travaux publics sur les chemins de fer, renseigne déjà en 1886 une somme de 16 629 028 fr. comme total des adjudications.

Le rapport présenté au Parlement italien le 18 juin 1888 par la Commission (M. Genala, ancien ministre des travaux publics, rapporteur) sur le projet de loi sur les chemins de fer des 2 février et 29 avril 1888 indique déjà un coût total de 18 089 612 fr. Or on dit généralement que le coût définitif atteindra 23 millions soit 425 000 fr. par km. C'est aussi ce qui s'est passé pour la ligne de Novare à Pino qui, évaluée à 20 millions dans le projet de loi de classement du 22 juillet 1879, a coûté d'après ce même rapport de M. Genala au Parlement, 45 605 700 fr.

La mise en exploitation de cette ligne constitue une sérieuse étape vers la réalisation du percement du Simplon. La lacune qui sépare l'extrémité des chemins de fer de la Suisse-Occidentale au nord à Brigue avec l'extrémité nord du réseau italien à Domo d'Ossola n'est que de 33 km. mesurée en ligne droite, et qui serait franchie en 49 km. par le dernier projet de chemin de fer.