

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 103 (1977)  
**Heft:** 7

## **Wettbewerbe**

### **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:** 30.03.2025

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

est forcément une source de bruit intolérable, achat de matériel usagé hétéroclite, pour ne citer que quelques exemples. L'autobus a été parfois préféré au trolleybus pour des raisons de commodité dans la modification des itinéraires, nonobstant les avantages considérables de ce dernier (mentionnons simplement le fait que seuls les moteurs des véhicules électriques ne consomment pas d'énergie et ne font pas de bruit à l'arrêt).

Si l'on se prend à rêver à ce que pourrait être dans la région genevoise un réseau de base exploité avec des tramways, établi avec la collaboration des urbanistes, sur lequel circuleraient des véhicules modernes (à faible niveau de bruit, par exemple), on constate que des éléments importants en existaient, mais ont disparu au fil des ans. C'est regrettable à tous égards, même sous l'angle du trafic automobile individuel, qu'il est plus facile de séparer du tram que des autobus (un tram est de 30 cm moins large qu'un bus et les rails le guident avec précision).

A poursuivre la solution la moins onéreuse, on en a peut-être oublié qu'elle est parfois plus difficile à financer que la solution optimale, même auprès des contribuables. L'évolution du transport individuel conduisait forcément à revoir le rôle des transports publics, qui n'en faisait plus seulement un moyen de transport, mais un élément intégré de l'urbanisme. Les Transports publics genevois (TPG), qui succèdent à la CGTE après 75 ans, mettent entre les mains des autorités genevoises l'instrument d'une telle politique.

JEAN-PIERRE WEIBEL.

*Le Tram à Genève*, par W. BOEGLI, M. DIETSCHY, R. KALLMANN, J.-M. LACREUZE, R. LONGET et E. RAHM, Editions du Tricorne, Genève 1976. — Un volume 22,5 × 28,5 cm, 301 pages, 380 illustrations. Prix, relié : Fr. 100.—.

### Liste SIA des bureaux d'études

L'édition 1977/78 de la liste SIA des bureaux d'études vient de paraître. Ce répertoire, qui contient les adresses de quelque 2500 bureaux d'études de toute la Suisse, donne un aperçu du secteur des prestations de service dans l'ingénierie et l'architecture. Il ne comporte que des bureaux dont la direction ou les responsabilités techniques sont assumées par des spécialistes qui s'engagent à respecter les règles de l'art. Les bureaux sont classés par ordre alphabétique, par localités et par branches. Cette publication peut être commandée au secrétariat général de la SIA, case postale, 8039 Zurich, au prix de Fr. 20.—.

## Carnet des concours

### N1 — Autoroute Lausanne-Berne: ponts sur le Talent

Le Département des travaux publics du canton de Vaud, par l'intermédiaire du Bureau de construction des autoroutes, a ouvert un concours-soumission entre cinq entreprises de travaux publics pour l'établissement du projet et la remise d'une offre pour l'exécution des ponts de l'autoroute N1 sur le Talent.

Cet ouvrage est destiné à assurer le passage de la route nationale sur le vallon du même nom, au sud de Chavornay.

Les caractéristiques techniques de l'ouvrage sont les suivantes :

Situation :	rayon de 3000 m
Profil en long :	0,5 % de pente en direction d'Yverdon
	aval 385 m
Longueurs des ponts :	amont 374 m

Largeurs des ponts :	2 × 12,70 m
Hauteur maximale de la chaussée au-dessus du terrain :	38 m

Compte tenu de l'importance des ponts et des méthodes d'exécution, le maître de l'ouvrage a jugé opportun de choisir la voie du concours-soumission.

Il a fait examiner les projets présentés par un jury, qui a pris en considération les critères suivants pour en établir le classement :

*Economie de l'ouvrage* : basée sur le contrôle arithmétique des offres et les adaptations éventuelles par le maître de l'ouvrage. — *Construction* : cette notion comprend en particulier la conception générale de l'ouvrage, le système statique, les fondations, la superstructure. — *Risques* : cette notion comprend la sécurité de l'ouvrage pendant et après l'exécution. — *Calculs statiques*. — *Esthétique*.

#### Composition du jury :

MM. Ed. Rey, adjoint scientifique au Service fédéral des routes et des digues, à Berne ; J.-C. Badoux, professeur à l'EPFL, à Lausanne ; H. Hauri, professeur à l'EPFZ, à Zurich ; R. Walther, professeur à l'EPFL, à Lausanne ; W. Kollros, ingénieur, à Lucerne ; C. Monod, ingénieur, à Lausanne ; I. Karakas, ingénieur, à Lausanne ; J.-P. Vouga, architecte, à Lausanne ; C. A. Steudler, ingénieur en chef adjoint du Bureau de construction des autoroutes, à Lausanne. Suppléant : J.-P. Bonzon, ingénieur au Bureau de construction des autoroutes.

Le jury a recommandé au maître de l'ouvrage d'adjuger les travaux au groupe d'entreprises Walo Bertschinger SA et Imhof SA ; ingénieurs : Carroz et Kung, Gianadda et Guglielmetti, B. Bernardi.

Il a en outre décerné les prix suivants :

- 1<sup>er</sup> prix : Fr. 45 000 : Walo Bertschinger SA, Imhof SA ; Carroz et Kung, Gianadda et Guglielmetti, B. Bernardi.
- 2<sup>e</sup> prix : Fr. 37 000 : Rochat SA, Marti & C<sup>ie</sup> SA ; Bernoux et Cherbuin, ingénieurs-conseils SA.
- 3<sup>e</sup> prix : Fr. 33 000 : Dénériaz SA, Jean Bollini & C<sup>ie</sup> SA ; Perret-Gentil, Rey & C<sup>ie</sup> SA.
- 4<sup>e</sup> prix : Fr. 25 000 : Zwahlen & Mayr SA, Nibbio SA ; Piguet SA et H. Monod.
- 5<sup>e</sup> prix : Fr. 10 000 : Schmalz SA, Induni & C<sup>ie</sup> SA ; Compagnie de travaux publics SA.

Les projets seront exposés à l'Aula de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, du lundi 4 au samedi 16 avril 1977, chaque jour, de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 17 h.

## Communications SVIA

### Evolution du personnel technique dans les bureaux d'études vaudois

Poursuivant l'enquête lancée en janvier 1976 par la SVIA et l'UPIAV, ces associations disposent maintenant des chiffres de la fin de l'année écoulée (voir *BTSR* n<sup>os</sup> 8 du 15.4.1976 et 20 du 30.9.1976).

Aussi bien les tendances relevées au cours des précédentes enquêtes que les prévisions qui en ont été déduites se sont confirmées dans la dernière période, comme le montrent les graphiques : la baisse s'est poursuivie, traduisant le recul des mandats dans le domaine de la construction. De nouveau, la situation des bureaux d'architecture est plus mauvaise que dans le génie civil et il n'est pas encore possible de prévoir la stabilisation, même si la baisse reste moins importante que prévu il y a six mois.

En tout état de cause, on ne discerne pas encore de conséquence des mesures de relance prises par les auto-