

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 115 (1989)
Heft: 7

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: 15.03.2025

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

architecte me demander quelles sont les possibilités qui s'offrent à lui pour compléter sa formation en droit, par exemple par le biais d'un diplôme en droit de la construction. Je n'en demandais pas tant ; l'idée ne nous en était d'ailleurs pas venue. Elle est pourtant pleinement justifiée. Il existe en effet une catégorie d'architectes, d'ingénieurs et de géomètres qui sont amenés plus que les autres à se préoccuper de normes juridiques. Ils collaborent à l'élaboration des textes, lois et règlements touchant la construction ; ils font profession de les appliquer, notamment dans les services de l'Etat ; ils sont chargés d'expertises à caractère juridique ou participent à des tribu-

naux arbitraux. Bref, ils deviennent inévitablement avec les ans des spécialistes du droit de la construction. Pour eux, il se justifierait sans doute de créer une formation complémentaire.

Conclusion

Si passionnant soit-il, l'enseignement n'est jamais à lui seul suffisant. Il se nourrit de la recherche, de la réflexion commune. Qu'il me soit ici permis de formuler en conclusion un vœu : que l'amorce de cette collaboration entre l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne et l'Université de Fribourg, par sa Faculté de droit, soit l'occasion d'un échange interdisciplinaire faisant sortir

les uns comme les autres de l'isolement dans lequel nous avons trop tendance à nous complaire. Le droit de la construction marque profondément l'évolution de notre environnement social ; les problèmes qu'il doit dominer sont un défi à l'avenir. Ce n'est qu'en mettant nos forces en commun que nous aurons quelques chances d'assumer la responsabilité sociale qui est la nôtre.

Adresse de l'auteur :

Pierre Tercier
Professeur
5, ch. Guillaume-Ritter
1700 Fribourg

Actualité

Les bateaux de demain sur les chantiers navals allemands

A peine les chantiers navals allemands Lloyd, de Bremerhaven, avaient-ils modernisé de fond en comble le paquebot de grand luxe britannique *Queen Elizabeth 2*, de 67 000 tonneaux de jauge brute (TJB), dans la durée record de 300 jours et pour un montant de 312 millions de DM, qu'une commande encore plus importante arrivait à quatre autres chantiers navals allemands : Howaldtswerke-Deutsche Werft (HDW), de Kiel, la société Blohm et Voss, de Hambourg, Vulkan, de Brême, et Thyssen-Nordsee-Werft, d'Emden, vont en effet construire pour l'armateur norvégien Knut Kloster un géant pour croisières de 200 000 TJB, le *Phœnix World City*, pour un prix estimé de 1 milliard de dollars US.

Le *Queen Elizabeth 2* mesure 294 m de long, 32 m de large, pour un tirant d'eau de 10 m. Il peut accueillir 1850 passagers et un bon millier d'hommes d'équipage. Le *Phœnix World City* quant à lui devra atteindre presque le double et servir d'hôtel de luxe flottant pour 5600 passagers, avec son théâtre de bord, ses courts de tennis et son casino. Le consortium de chantiers navals allemands est parfaitement prêt pour aborder cette commande mammoth, seul manque encore pour le moment un plan de financement concret.

Sous l'effet d'un passage à vide dans leurs carnets de commandes, les chantiers navals allemands s'étaient vus obligés, depuis 1975, de réduire le nombre de leurs employés de 78 000 à 36 000. Et si, il y a treize ans encore, ils livraient 2,34 millions de TJB, ils n'en étaient plus, en 1987, qu'à 446 000 TJB. Leurs principaux problèmes viennent de ce que des unités navales allemandes s'adressent souvent, pour leur pavillon, à des pays d'Afrique occidentale ou d'Amérique latine, nettement moins chers. Et l'exode du pavillon entraîne aussi le départ à l'étranger de nombreuses commandes pour des constructions neuves, des modernisations ou des reconversions.

La capacité de production des chantiers navals allemands n'en a pas été atteinte pour autant. Créativité et « know-how » y sont solidement installés, s'orientant notamment vers des spécialisations bien précises, dont la reconversion et la modernisation de paquebots grand luxe, mais également la construction de bateaux à conteneurs et d'unités navales « roll on/roll off ».

Les « bateaux de demain », comme on appelle ces unités navales d'avenir, mises au point et construites par les chantiers navals HDW de Kiel avec l'appui financier du Ministère fédéral allemand de la recherche et de la technologie à Bonn, témoignent bien de l'art allemand de la construction navale. Six cargos à conteneurs de ce type, pour 27 000 TJB, flottent déjà sur les mers. Avec leur équipement électronique, ils n'exigent plus que la moitié à peu près d'un équipage traditionnel, ils transforment eux-mêmes leur carburant, ce qui leur permet de s'approvisionner directement au puits en pétrole brut bien meilleur marché, et même en choisissant le puits en fonction des prix offerts. Ces navires comportent en outre un satellite de sauvetage qui, en cas de détresse, catapulte hors du navire en toute sécurité l'équipage du géant flottant. (INP)

Journée d'étude sur les transports

La Suisse est au cœur des réseaux routier et ferré européens. Ce qui se passe autour d'elle ne saurait nous laisser indifférents : nous ne pouvons ni céder aux pressions des grandes nations européennes, ni nous enfermer dans une citadelle. Comment concilier l'intérêt national et l'intérêt de l'Europe ? Pour faire le point sur cette question, le Groupe romand des ingénieurs de l'industrie de la SIA (GIIR) organise le samedi 16 septembre 1989, à Lausanne, une journée d'étude sur les transports. Une série de personnalités de premier plan y présenteront des exposés complétés par deux tables rondes, consacrées au rôle de la Suisse dans le futur réseau ferré européen à grande vitesse et dans le trafic des marchandises.



Esquisse des plans du *Phœnix World City*, un superpaquebot de demain, véritable ville flottante sur les mers.

(Photo: INP/dpa.)