

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 126 (2000)
Heft: 23

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: 16.03.2025

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

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA *fib* À ORLANDO

La première assemblée générale de la *fib*, depuis sa fondation en 1998 à Amsterdam, s'est tenue le 24 septembre 2000 à Orlando (Floride). Issue de la fusion de deux organisations nées au début des années cinquante - le CEB (Comité euro-international du béton) et la FIP (Fédération internationale de la précontrainte) -, la Fédération internationale du béton (*fib*) rassemble actuellement trente-neuf pays, dont la Suisse. Tous les deux ans, ce qui correspond à la durée d'office du président, les délégués se réunissent à l'occasion de l'assemblée générale. Le Professeur Joost Walraven (Université Technique de Delft, NL), jusqu'ici président délégué, a été élu à la présidence jusqu'au premier congrès de la *fib* qui se tiendra en 2002 à Osaka. Il succède à Michel Virlogeux (France) nommé président *honoris causa*. Quant à James G. Forbes, PDG de la société *Scott Wilson Irwin Johnston Pty Ltd*, il est le nouveau président délégué, élu à l'unanimité.

Comme de coutume, la médaille *fib* est venue récompenser trois personnalités qui se sont particulièrement distinguées dans leurs activités pour la *fib*, le CEB et la FIP: il s'agit de Julio Appleton, professeur à l'Université Technique de Lisbonne, de Walter Podolny jr., de l'Administration Fédérale des Autoroutes (FHWA) à Washington USA, et de Manfred Wicke, professeur à l'Université d'Innsbruck en Autriche.

Cette assemblée était insérée dans le cadre du colloque PCI/FHWA/*fib* sur le «Béton à haute performance» du 24 au 27 Septembre à Orlando. Placé sous la houlette du PCI (*Precast/Prestressed Concrete Institute*) et organisé de manière exemplaire par cette structure faîtière, le rassemblement a attiré plus de 1300 participants et les présentations sont publiées dans un volume de 830 pages. Apparemment, il existe aux Etats-Unis des fonds importants pour la recherche appliquée. Le béton à haute résistance, ses caractéristiques et les expériences faites lors de son application ont constitué les thèmes principaux du volet scientifique de la manifestation.

La formation de jeunes diplômés dans le secteur de la technique et la gestion de la construction figurent parmi les priorités du PCI, qui a reconnu que l'encouragement des jeunes est essentiel pour le succès de l'industrie, pas seulement dans le secteur du bâtiment et des travaux publics.

La prochaine assemblée de la *fib* se tiendra à l'occasion du congrès d'Osaka du 13 au 19 octobre 2002. Le groupe suisse de la *fib* envisage, à cette occasion, de préparer une plaquette réunissant les réalisations majeures de l'industrie suisse de la construction au cours des années 1998 - 2002.

H.R. Müller, Herliberg

SÉCURITÉ STRUCTURALE ET APTITUDE AU SERVICE DES PONTS ROUTIERS AU REGARD DE L'AUGMENTATION DE LA LIMITE DU POIDS DES VÉHICULES DE 28 À 40 T

L'entrée en vigueur des accords bilatéraux entre la Suisse et l'Union européenne se traduira, dans notre pays, par le fait que le poids maximal réglementaire des véhicules passera à 34 tonnes en 2001 et à 40 tonnes en 2005. Dès lors, se pose la question des répercussions de cette augmentation sur les ponts existants.

Sécurité structurale

La comparaison entre les véhicules de 28 t et ceux de 40 t apporte les éléments essentiels de la réponse: les charges admises par essieu demeureront inchangées, ce qui revient à dire que le poids total plus élevé sera réparti sur un plus grand nombre d'essieux. Plus longs, les véhicules ne seront donc pas plus lourds au mètre courant (hormis quelques rares exceptions).

Les 40 tonnes sont d'ailleurs admis depuis de nombreuses années dans certaines zones proches de la frontière. L'une d'elles va par exemple de Chiasso à Biasca. Les charges implicitement prévues par la norme SIA 160 datant de 1989 tiennent compte de ces cas. Les charges normalisées prennent aussi en considération l'éventualité d'une surcharge de certains camions et la possibilité, pour des véhicules lourds tels que les grues sur pneus, de circuler en vertu d'une autorisation spéciale. La conclusion est la suivante: les ponts routiers qui présentent une sécurité structurale suffisante sous l'effet des charges de la norme SIA 160 conserveront une capacité portante suffisante après l'introduction de la limite de 40 t.

Aptitude au service et fatigue

L'aptitude au service et la fatigue des ponts routiers sont déterminées tant par les charges par essieu que par le nombre de passages d'essieux. Les dommages enregistrés jusqu'ici concernent presque exclusivement les joints de chaussée ainsi que le système d'étanchéité et de revêtement.

L'introduction de la limite de 40 t ne changera rien à la charge admise par essieu. Quant au nombre de passages d'essieux, il est difficile à prévoir. D'une part, il sera réduit grâce au meilleur rapport entre la charge utile et la tare des 40 tonnes, puisqu'une charge utile donnée nécessitera un moins grand nombre de camions. D'autre part, la croissance attendue du transport de marchandises en transit provoquera une augmentation du nombre de véhicules et partant, de celui des passages d'essieux.

Evolution future

Les considérations précitées ne sont pas valables pour une durée illimitée. Il est prévu de continuer à enregistrer en permanence et à évaluer périodiquement l'évolution des charges par essieu, des poids des véhicules et de la composition du trafic. Si la part des camions à l'ensemble de la circulation ou le taux d'utilisation du poids maximal admis devaient accuser des augmentations significatives, il conviendrait de revoir les charges normalisées à la hausse, probablement dans le cadre des futurs Eurocodes.

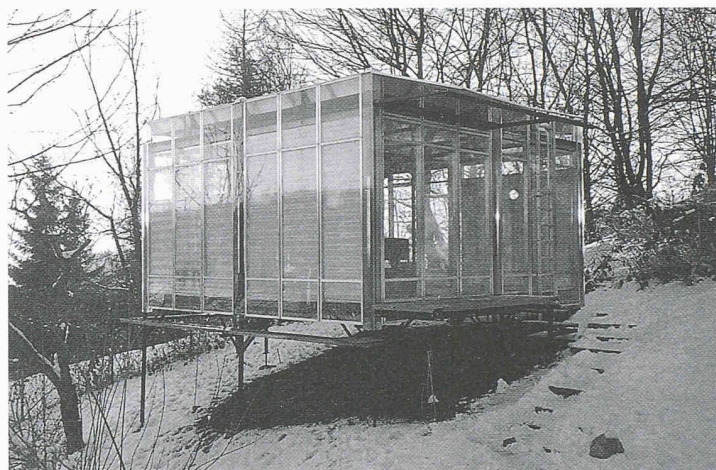
Office fédéral des routes

PRIX ERICH SCHELLING 2000 DÉCERNÉS À KAZUYO SEJIMA ET MARTIN STEINMANN

Le 14 novembre dernier, le prix Erich Schelling pour l'architecture a été attribué à l'architecte japonaise Kazuo Sejima, alors que le prix pour la théorie de l'architecture couronnait Martin Steinmann, professeur au département d'architecture de l'EPFL.

Le jury relève, entre autres, que *Kazuyo Sejima*, qui vit et travaille à Tokyo, reprend dans son travail d'architecte le fil thématique des Modernes, dont les prémisses et les exigences font l'objet d'une réinterprétation contemporaine et inorthodoxe.

En récompensant *Martin Steinmann*, le jury souligne l'engagement continu de celui-ci, durant les dernières décennies, dans la défense et l'illustration des CIAM et de l'architecture contemporaine, devenant l'un des principaux théoriciens d'une continuité des Modernes. Par le passé, le prix Schelling a été attribué à Wolf D. Prix, Helmut Swiczinsky, Werner Durth, Zaha Hadid, Wolfgang Pehnt, Peter Zumthor, Nikolaus Kuhnert, M. Sauerbruch, Louisa Hutton, Volker Busse, Andreas Geitner et Stanislaus von Moos.



RECTIFICATIF

En page 429 de notre dernier numéro (IAS 22 du 15 novembre 2000), nos lecteurs auront légitimement pu se demander s'ils avaient affaire à une livraison de premier avril complètement hors saison... Comme l'indique sa légende, la figure 3 en bas à droite devait montrer le prototype «Domobile» une fois achevé. Or le type d'achèvement apparaissant sur l'image est d'une tout autre nature: il s'agit d'un exemple d'habitat précaire - qui était également inclus dans le riche choix de documents iconographiques mis à notre disposition par François Iselin - mais qui n'avait pas été retenu pour la mise en pages finale. Ecartée, la précarité a donc fait un retour en force au moment de l'appel d'images dans la maquette définitive. Cela nous a vraiment «achevés», à notre tour, lorsque le numéro est sorti de presse ! Que nos lecteurs et, surtout, François Iselin trouvent ici nos excuses sincères et la bonne photo du pavillon «Domobile» terminé.

Réd.

PETITE CHRONIQUE DÉPLACÉE

DOMESTIQUONS-NOUS !

Issu d'un tri d'embryons, le petit Valentin est né l'autre jour dans un hôpital parisien après sélection génétique. Cette naissance marque l'application en France du diagnostic pré-implantatoire (DPI), une méthode d'analyse génétique, permettant la sélection d'embryons en laboratoire pour ne garder que les enfants sains. Une méthode impraticable en Suisse, où la destruction de cellules embryonnaires - même malsaines - est interdite. La chose est là. Ce que nous voyons est bien un élevage humain, une sorte de domestication de l'homme dans ce qu'il est désormais convenu d'appeler, avec le philosophe allemand Peter Sloterdijk, le parc humain: «l'évolution à long terme mènera-t-elle à une réforme génétique des propriétés de l'espèce ?» Si la question inquiète, elle ne représente que peu de chose par rapport aux souffrances d'une maladie incurable qu'aurait subie un autre petit Valentin, non sélectionné. Quitte à devenir monstrueux, l'humanisme transcende la question de l'eugénisme et la vie d'un enfant, un seul, que l'on annonce heureuse, a finalement plus d'intérêt que les questions d'éthique.

Philippe Rahm