

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 105 (1979)
Heft: 22

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

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

- étudier le problème de la participation de collaborateurs (la participation n'étant pas simplement une participation aux bénéfices ou la remise de primes, mais un changement de statut);
- étudier le problème de remise d'un bureau, de succession, de liquidation.

Esprit du séminaire

Ce séminaire ne se veut pas un cours de droit théorique, mais fera, au contraire, ressortir la relation entre problèmes juridiques et situations réelles se présentant dans les bureaux d'études.

Thèmes

La matière étudiée le sera sous trois aspects :

Juridique

- formes d'entreprises et divers éléments de choix;
- participation, nouveaux associés, sortie, décès.

Direction : M. Tercier, professeur à l'Université de Fribourg.

Economique

- éléments économique, financier et commercial.

Direction : M. Perrudet, ingénieur SIA.

Décision

- processus de décision.

Direction : MM. Bader, ingénieur SIA, et Décoppet, architecte SIA, professeur EPFL.

Cas pratiques

Cas 1 : Deux jeunes architectes, ne possédant pas de bureau, gagnent un concours d'architecture. Ils mettent en place une structure de travail pour l'exécution de ce mandat :

- association pour cet objet,
- suite de leur collaboration,
- etc.

Cas 2 : Un ingénieur âgé de 60 ans veut intégrer un jeune ingénieur à son affaire et l'y faire participer :

- participation,
- évolution,
- reprise à moyen terme,
- etc.

Cas 3 : Deux architectes ou ingénieurs, âgés de 45-50 ans, veulent intégrer un collaborateur âgé de 35 ans. Ils veulent profiter de régler leurs rapports internes :

- mutation,
- participation,
- suite, succession à long terme,
- autres associés ultérieurs.

Chaque cas est étudié, sous l'aspect juridique, économique et décisionnel, par plusieurs groupes de travail. L'examen de conclusions divergentes pourrait se révéler très intéressant.

Déroulement du séminaire

Soir 1, de 19 h. 45 à 22 h. 15, 6 novembre 1979.

Introduction au séminaire.

Thème juridique :

- formes d'entreprises et divers éléments de choix;
- participation, nouveaux associés, sortie, décès.

Exposé de M. Tercier, professeur à l'Université de Fribourg.

Thème économique :

- éléments économique, financier et commercial.

Exposé de M. Perrudet, ingénieur SIA, OFISA Omnium Fiduciaire SA, Lausanne.

Pause, rafraîchissements.

Thème décision :

- processus de décision.

Exposé de M. Bader, ingénieur SIA, Bureau Réalini et Bader, ingénieurs SIA, Epalinges, et Décoppet, architecte SIA, professeur EPFL, Lausanne.

Discussion, questions, réponses par les trois conférenciers.

Formation des groupes.

Soir 2, de 19 h. 45 à 22 h. 15, 13 novembre 1979

Travail de groupes sur les cas pratiques.

Pause.

Bref rapport des groupes, choix et arguments.

Discussion globale.

Synthèse.

Animation par le professeur Tercier.

Lieu : Salle 500 du bâtiment principal de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), av. de Cour 33.

Prix : Fr. 100.— (membres SIA-GSG-Liste SIA des bureaux d'études : Fr. 80.—, étudiants : Fr. 20.—).

Délai d'inscription : 2 novembre 1979.

Secrétariat : Société vaudoise des ingénieurs et des architectes, av. Jomini 8, case postale 944, 1004 Lausanne (tél. (021) 36 34 21).

Coordination : M. Paul Vallotton, architecte SIA, Bureau Musy et Vallotton, architectes, Lausanne.

Communications SVIA

Candidatures

M. Jacques Bonjour, ingénieur mécanicien diplômé EPUL en 1966. (Parrains : MM. Pierre Krafft et Alfred Heller.)

M. Jean-Luc Thibaud, architecte diplômé EPFL en 1977. (Parrains : MM. Danilo Mondada et Mario Bevilacqua.)

Nous rappelons à nos membres que, conformément à l'art. 10 des statuts de la SVIA, ils ont la possibilité de faire une opposition motivée par avis écrit au comité de la SVIA dans un délai de 15 jours. Passé ce délai, les candidatures ci-dessus seront transmises au Comité central de la SIA.

Actualité

Une voiture électrique rapide et avantagée

Voici désormais le premier « pur-sang » des voitures électriques. Le véhicule ETV-1 (Electric Test Vehicle-One), moderne, sûr et rapide, mis au point par la General Electric avec la collaboration de Chrysler Corporation et de plusieurs autres maisons, a été récemment présenté au public par le Ministère de l'énergie des Etats-Unis.

Contrairement à une voiture électrique mise au point l'année dernière déjà et construite à partir de pièces disponibles sur le marché, l'ETV-1 repose sur une conception entièrement nouvelle, comportant — un peu comme les véhicules lunaires — des composants ultramodernes, spécialement réalisés à cet effet. Il correspond de ce fait à des exigences élevées de confort, de sécurité et d'esthétique.

Rayon d'action et vitesse élevés

Le rayon d'action est supérieur d'environ une fois et demie à celui des autres voitures électriques. Avec quatre passagers, l'ETV-1 peut parcourir de 110 à 180 km selon la façon de conduire, avant qu'il soit nécessaire de recharger ou de changer ses accumulateurs. Conçu surtout pour le trafic urbain, le véhicule peut néanmoins atteindre une vitesse d'environ 100 km/h, tout en restant silencieux et exempt de vibrations. Le freinage engendre un courant électrique utilisé pour charger l'accumulateur. Un essai concluant a démontré que la sécurité des passagers était assurée même en cas d'impact contre une paroi de béton à 50 km/h.

Pas de frais supplémentaires

Dès 1985, on pourrait produire en série la voiture électrique la plus moderne, sur la base d'un prix de 6400 dollars actuels l'unité. Répartis sur une durée de vie prévue pour dix ans, les frais d'utilisation seraient du

même ordre de grandeur que ceux d'une voiture équipée d'un moteur à explosion.

La prochaine génération de voitures avancées se trouve encore au stade de projets. A la demande aussi du Ministère de l'énergie des Etats-Unis, la Ge-

neral Electric et plusieurs autres entreprises sont actuellement en train de concevoir une voiture « hybride » qui soit à même de fonctionner tant avec un moteur électrique qu'avec un moteur à explosion.

(Photo General Electric)



Caractéristiques techniques de l'ETV-1

Nombre de places	4
Poids total	1778 kp
dont charge utile	272 kp
Longueur	430 cm
Largeur	167 cm
Hauteur	131 cm
Moteur à courant continu (à excitation séparée)	
Puissance maximale	31 kW (42 ch)
Puissance continue	15 kW (20 ch)
Régime	0 à 5000 tr/mn
Poids	97 kp
Accumulateurs principaux (plomb-acide)	
Nombre	18
Tension totale	108 V
Capacité de charge	174 Ah
Energie accumulée	1036 Wh
Poids par accumulateur	27 kp
Rayon d'action (avec quatre passagers)	
A vitesse constante de 56 km/h	187 km
A vitesse constante de 72 km/h	155 km
En trafic urbain	110 km
Accélération (avec accus chargés à bloc et pleine charge utile)	
0 à 48 km/h	8,9 secondes
40 à 88 km/h	17,6 secondes
Vitesse de déplacement	88 km/h
Vitesse de pointe	96 km/h
Pente franchissable	17% maximum