

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **135 (2009)**

Heft 09: **D'un pont à l'autre**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Nutzungsbedingungen

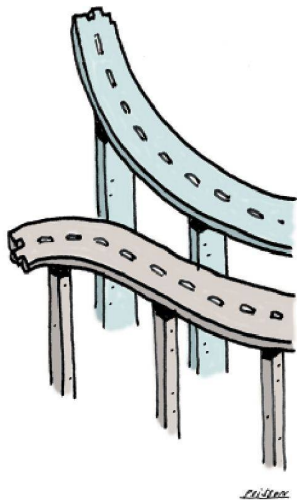
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Quelle **procédure** pour des solutions optimales ?



Le débat sur les avantages et les désavantages des procédures de concours pour le choix des projets d'ouvrages d'art n'est pas nouveau. En Suisse romande, cette discussion a récemment été alimentée par la procédure de mandats parallèles à deux degrés soutenue par l'OFROU pour les viaducs du Creugenat. Le premier degré – assimilable à un concours de projets – a abouti à la sélection de deux propositions de haute qualité, à priori équivalentes du point de vue économique. La seconde phase a donc vu les ingénieurs s'engager dans l'optimisation de leurs projets. Cependant, comme les méthodes de construction étaient provisoires et les entreprises pas encore choisies, les affinements concernaient avant tout la minimisation des dimensions et des quantités de matériaux. Dans ce cadre, une simple application des normes suisses s'est avérée inappropriée pour ce genre de procédure, qui pousse les ingénieurs à chercher à tout prix des économies. En effet, il faut rappeler que les normes laissent beaucoup de latitude, et impliquent qu'il faut garder un regard critique

lorsque le calcul aboutit à des sollicitations trop faibles. C'est ainsi qu'au Creugenat, afin d'éviter des choix peu judicieux qui auraient certainement dû être corrigés lors du projet d'exécution, il a fallu définir des règles plus strictes pour la précontrainte, l'armature minimale dans la dalle de roulement, la dimension des fondations ou pour l'armature de certains détails constructifs.

Si le résultat obtenu pour la A16 est indéniablement intéressant, il ne doit pas pour autant occulter le fait qu'une autre procédure aurait pu conduire à une solution encore meilleure pour un investissement moindre.

En effet, une procédure de concours-soumissions à deux degrés présente sans doute plus d'atouts. Dans la première phase, sorte d'avant-projet, les ingénieurs s'associent à des entreprises, optimisent ainsi les méthodes de construction et aboutissent à des projets économiquement intéressants. Le choix du premier degré est alors effectué uniquement sur les critères usuels de qualité des concours de projet, et les solutions de moindre qualité peuvent être éliminées. La seconde phase, qui aboutit au projet de l'ouvrage, voit deux ou trois groupements optimiser leur projet à partir des remarques du jury, et le choix final intègre les offres et le rapport final du jury qui est toujours basé sur la seule qualité. Ceci empêche les ingénieurs de tomber dans le minimalisme et les oblige à tenir compte des impératifs liés à la construction.

Aurelio Muttoni, ing. civil EPF, prof. EPFL
Membre du jury et expert pour les viaducs du Creugenat
EPFL ENAC IIC IBETON, GC B2 384 (Bâtiment GC)
Station 18, CH – 1015 Lausanne