Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **109 (1983)**

Heft 6

PDF erstellt am: **29.04.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Carnet des concours

Centre d'entretien de la route nationale 9

Ouverture

Le Département des travaux publics du canton du Valais, Service des bâtiments, ouvre un concours d'architecture pour la réalisation de ce centre, à Simplon-Dorf.

Participation

Les architectes ayant leur domicile professionnel en Valais avant le 1er janvier 1983, ainsi que tous les architectes originaires du Valais et domiciliés en Suisse.

Composition du jury

MM. Bernard Attinger, architecte cantonal, président, Sion; Mario Brenni, SFRD, Berne; Jean Vouilloz, chef du service des routes nationales à Sion; Bernard Gaspoz, Sion; Werner Bloetzer, arch. SIA, Viège; Ami Delaloye, arch. SIA, Martigny; Manuel Pauli, arch. SIA, Zurich; Max Richter, arch. SIA, Lausanne; Alfons Gerold, conseiller de commune, Simplon-Dorf. *Suppléants:* Jimmy Delaloye, ing. SIA, Sion; John Chabbey, arch. EPF, Ayen; Jean-Paul Julen, ing. ETS, Sion; Walter Indermitten, arch. ETS, Sion.

Somme à disposition

45 000 fr. pour 6-7 prix;
10 000 fr. pour des achats éventuels.

Règlement et programme

Ils peuvent être obtenus gratuitement auprès de la Caisse de l'Etat à Sion.

Inscription définitive

Avant le 31 mars 1983, en versant un dépôt de 250 fr. sur le compte nº 19-12 à la Caisse de l'Etat à Sion.

Retrait des documents et de la maquette

Contre présentation de la quittance, auprès de l'atelier Daniel Ardiot, maquettiste, Monderèche 1, 3960 Sierre, tél. 027/55 99 80.

Questions

Sous pli anonyme jusqu'au 15 avril 1983. Réponse à tous les participants, jusqu'au 30 avril 1983.

Date limite: 30 septembre 1983; maquette 10 octobre 1983; uniquement par la poste.

Industrie et technique

Randa sauvé des eaux

L'avalanche provenant du glacier du Bishorn crée beaucoup de soucis aux habitants de la commune de Randa dans la vallée de Zermatt. En effet, lorsque les masses de neige descendent sous forme d'avalanche, elles obstruent complètement le cours de la Viège. La rivière ayant son chemin barré par la masse de neige, son niveau monte au point d'inonder une partie du village de Randa et d'occasionner des dégâts souvent très importants.

Ne voulant pas retrouver le problème ces prochains hivers, les autorités cantonales et communales ont étudié une solution pour remédier à cette situation. La construction d'un canal souterrain parallèle à la Viège fut retenue.

Les autorités ont choisi une solution d'exécution rapide et correspondant au budget prévu pour la réalisation. Après une étude approfondie de deux variantes, c'est le système Armco-Koenig-Multiplaque qui est retenu.

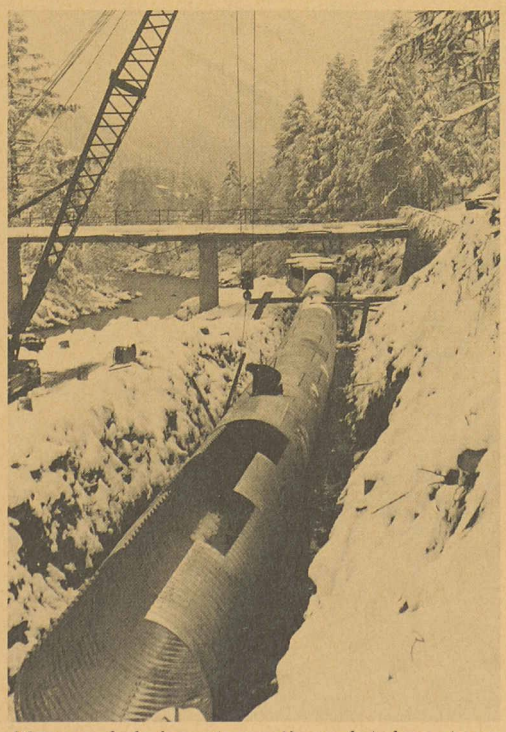
Le canal Armco est constitué de 3 diamètres différents:
1,57 m - 1,72 m - 2,24 m^{l} pour une longueur totale d'environ 500 m^{l}. Le poids total des éléments est de 143 tonnes. Les éléments Armco sont en acier galvanisé à chaud avec une hauteur d'ondulation de 55 mm. Le canal est dimensionné pour un débit de 8000 l/s avec une pente moyenne de 1,5%.

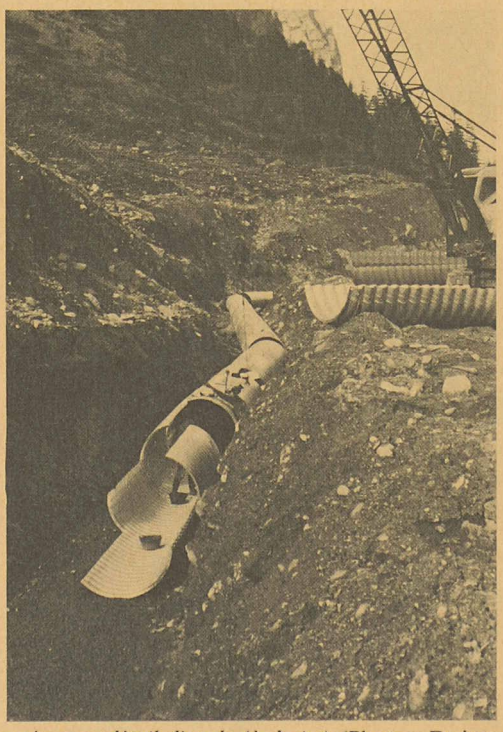
Pour l'exécution de ces travaux, il a fallu, dans une première phase, creuser la fouille, puis poser les éléments Armco par pièces de 2 ou 3 mètres. A chaque changement de pente et de direction, on a construit des ouvrages bétonnés.

Dans une deuxième phase, la fouille dans laquelle se trouve le canal est remblayée avec des matériaux graveleux jusqu'à 1,0 m au-dessus du canal en acier. Puis le remblai supérieur est exécuté de telle manière que lorsque la masse de l'avalanche vient s'écraser au fond de la vallée, elle ne déforme ni ne brise le canal.

A l'entrée du canal, un ouvrage en béton armé permettra de capter la rivière quand elle aura atteint la cote d'alarme.

La commune et les habitants de Randa pourront dorénavant passer l'hiver sans crainte de devoir pomper l'eau de la Viège dans leurs caves.





Montage de la buse Armco (à gauche); buse Armco montée avec détail d'angle (à droite). (Photos: Dr ing. Koenig AG, Dietikon)

Bibliographie

Crémaillères et funiculaires vaudois

par *Michel Grandguillaume, Gérald Hadorn, Jean-Louis Rochaix* et *Jean Paillard*, dessins de *Pierre Stauffer*. — Un volume relié toile 22 × 22 cm, 264 pages, abondamment illustré. Editions BVA, Lausanne, 1982. Prix: 68 francs.

Avec ce troisième volume d'une série qui comprend déjà *Tramways lausannois* et *Tramways vaudois*, les auteurs arrivent au bout de leur «Encyclopédie de la voie étroite dans le Pays de Vaud»!

Moins nostalgique que les tomes précédents, cet ouvrage présente une majorité de chemins de fer à crémaillère et funiculaires encore bien existants, pour le plus grand bénéfice des régions et des communautés qu'ils desservent. Il ne reflète donc pas seulement l'esprit de pionniers de leurs constructeurs, mais également le progrès de la technique ferroviaire suisse et la sagesse des autorités qui en ont assuré le maintien.

Les auteurs nous rappellent aussi que le canton de Vaud va du lac aux Alpes, atout touristique précieux que plusieurs lignes de chemin de fer ont mis en valeur dès le début de notre siècle. On retrouve l'historique fidèle de chaque ligne, l'illustration tour à tour systématique et documentaire, historique et pittoresque, abondante à travers tout le livre, que nous avions appréciée dans les volumes précédents. On revit des moments étonnants, comme le transport de planeurs aux Rochers-de-Naye (comme naguère encore au Righi), en 1937, ou le lancement du pont des Planches par-dessus les toits, en 1908.

Grâce aux documents anciens, l'observateur attentif pourra suivre pas à pas l'urbanisation de la Riviera vaudoise ou l'évolution de la végétation: ce n'est pas seulement l'amateur de chemin de fer qui trouvera son compte à parcourir ce livre.

Le plaisir du lecteur ne doit pas ignorer l'immense travail de recherche et de collation des auteurs, grâce à qui est ainsi écrite l'histoire des entreprises ferroviaires vaudoises, malheureuses ou couronnées de succès. On notera avec gratitude que nos prédécesseurs au *Bulletin technique de la Suisse romande* ont beaucoup contribué à documenter cet essor dans notre revue.

Un absent: le Lausanne-Ouchy; les auteurs laissent à d'autres le soin de retracer l'essor du plus moderne des moyens de transport urbain de Suisse romande, si ce n'est de notre pays.

Ayant regretté que la réalisation du volume précédent ne fût point entièrement vaudoise, comme celle du premier tome, nous relèverons volontiers que l'on en est revenu à la Suisse romande pour le troisième, même si la photogravure est le fait d'une maison du bout du lac!