

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **121 (1995)**

Heft 19

PDF erstellt am: **28.04.2024**

### **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.

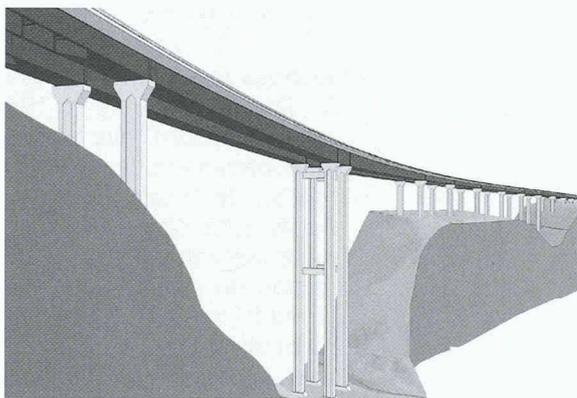
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen 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.

## Viaduc des Vaux, N1 Lausanne Berne



Dessin: Mac Espace, Yverdon-les-Bains (tiré du rapport du jury)

### Résultats du concours sur invitation<sup>1</sup>: une réaction

Le N° 17/95 d'IAS publie les résultats du concours du Viaduc des Vaux de la N1. Le texte concernant notre projet, qui en est un compte rendu partiel, donne malheureusement une impression de partialité qui nous contraint à ajouter les remarques et précisions suivantes:

L'article incriminé omet d'indiquer:

- Que notre projet était *le meilleur marché*.
- Que 7 % de différence entre les coûts extrêmes peut paraître faible, mais qu'il s'agit ici de quelque 2 à 3 millions de francs. Est-ce négligeable en ces temps de budgets maigres?
- Que notre projet tenait particulièrement compte de l'aspect «maintenance» de l'ouvrage, en vue de limiter le coût de l'entretien futur.
- Que si nous avons conçu des fondations économiques, sans dispositifs spéciaux, nous avons respecté les données précises du rapport géotechnique, admis fiable.

Enfin, nous avons appris, après le rendu du concours seulement, que le professeur Walther s'était retiré du jury en cours de procédure. Pour quelles raisons? Sa présence était garante d'un équilibre entre «tenants» du béton et du métal. Faut-il s'étonner alors du succès d'un ouvrage à grandes portées onéreuses, justifiant sans doute un tablier métallique, étudié par un spécialiste bien connu du Chablais vaudois, non inscrit dans le tableau des concurrents?

Faut-il s'étonner aussi de l'acharnement critique à l'encontre d'un ouvrage (en béton) élégant et le moins cher?

Nous n'avons aucun goût pour la polémique, mais notre réputation exigeait cette mise au point.

Sarrasin Ingénieurs SA, Chavannes  
Dr. Mathys et Wyssseier, Bienne

<sup>1</sup>IAS N° 17 du 2 août 1995, pp. 318-325

Nous publions volontiers cette communication des auteurs du projet classé au 5e rang à l'issue du concours sur invitation concernant le viaduc des Vaux. Nous tenons toutefois à préciser ce qui suit.

1. Il nous est impossible de reprendre en entier le rapport des jurys de concours, notre espace rédactionnel étant mesuré. Le choix des extraits - expressément désignés comme tels - n'implique aucun parti pris de notre part. Nous réfutons catégoriquement le soupçon de partialité en ce qui nous concerne.
2. Le rapport du jury est toujours disponible auprès des organisateurs; les lecteurs intéressés par plus de détails ont la possibilité de s'y référer.
3. Les critiques exposées par nos correspondants - notamment celle d'acharnement critique - visent le jury du concours et ne sauraient nous concerner.

Jean-Pierre Weibel, rédacteur en chef

## Prochaine relève à la tête de l'Office fédéral des routes

On apprend la prochaine retraite du directeur de l'Office fédéral des routes Kurt Suter, qui quittera son poste au printemps prochain. Nous ne manquerons pas de revenir en temps voulu sur la personnalité et les activités du futur retraité. Son successeur doit entrer en service le 1<sup>er</sup> avril prochain<sup>2</sup>. Nous espérons vivement pouvoir saluer à cette occasion l'accession d'un collègue ingénieur romand à un poste dont l'importance n'est plus à souligner.

Rédaction

## Transports ferroviaires européens à grande vitesse: avec ou sans la Suisse?

Lausanne, jeudi 18 novembre

Le raccordement de la Suisse au réseau ferré européen à grande vitesse constitue l'un des défis qu'il est urgent, pour notre pays, de relever. Comment pourrions-nous sortir des divergences qui paralysent actuellement la politique suisse en la matière? C'est pour répondre à cette question, et à bien d'autres, que la section vaudoise organise un séminaire et invite d'ores et déjà chacun à en retenir la date; tous les détails suivront dans nos prochaines éditions.

<sup>2</sup>Voir p. 21 des annonces du présent numéro. Nous ignorons pourquoi la parution de cette annonce, publiée en allemand le 15 juin déjà chez notre consœur *Schweizer Ingenieur und Architekt*, a été commandée si tardivement à notre revue.