

FAHAN TIELU GONGCHENG JIAOCHENG

法汉铁路 工程教程

(下册)

范植礼 编著



中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

COURS DES TRAVAUX DE VOIE FERRÉE FRANÇAIS-CHINOIS

法汉铁路工程教程(下册)

范植礼 编著

中国铁道出版社

2017年·北京

图书在版编目(CIP)数据

法汉铁路工程教程.下册/范植礼编著. —北京:

中国铁道出版社, 2017. 5

ISBN 978-7-113-22767-8

I. ①法… II. ①范… III. ①铁路工程—教材—
法、汉 IV. ①U2

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 007687 号

书 名:法汉铁路工程教程(下册)

作 者:范植礼

策 划:徐 艳

责任编辑:冯海燕

封面设计:郑春鹏

责任校对:孙 玫

责任印制:高春晓

编辑部电话:010-51873017

出版发行:中国铁道出版社(100054,北京市西城区右安门西街8号)

网 址:<http://www.tdpress.com>

印 刷:北京海淀五色花印刷厂

版 次:2017年5月第1版 2017年5月第1次印刷

开 本:787 mm×1 092 mm 1/16 印张:21.5 字数:523 千

书 号:ISBN 978-7-113-22767-8

定 价:55.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版图书,如有印制质量问题,请与本社读者服务部联系调换。电话:(010)51873174(发行部)

打击盗版举报电话:市电(010)51873659,路电(021)73659,传真(010)63549480

序 言

《法汉铁路工程教程》是一部面向全国大专院校,尤其是铁路和工程专业法语高年级学生的概论性教材,也是参与铁路建设工程施工的法语翻译人员的培训教材。主要涉及铁路专业知识、专业词汇和铁路建设方面的基础工程词汇。全书分成上下两册。每课包括课文(及其中译文)、阅读、法译中练习和参考译文、词汇表、工程专业术语,以及中外文资料等。内容丰富、资料翔实,具有高度的专业性、系统性和实用性。

本教材编者范植礼曾在20世纪60年代中期就读于北京大学西方语言文学系法语专业。由于众所周知的原因,学业很快被中断。但他抓紧一切时间并利用一切学习和进修法语的机会,凭借认真和勤奋打下了坚实的外语基本功。自70年代初起,他在长沙铁道学院任教十余年,教授基础法语和专业法语,并编写了一套法语铁路教材。从80年代至今,他多次给铁道部、农业部、水电系统等单位的相关干部和翻译进行法语培训。他还常年奔波于卢旺达、吉布提、科摩罗、刚果(金)、刚果(布)、摩洛哥、阿尔及利亚等地,担任体育场、房建、医院、公路、地铁、农业灌溉等工程的现场口译、文件翻译等工作,在长期的实践中积累了丰富的经验。与他主编并于2012年问世的大作《法汉工程技术词汇》一样,这部《法汉铁路工程教程》是他多年来从事外语教学及参与援外和国际承包工程的经验之总结。

作为北京大学的一名法语教师,本人为曾经的一名学子事业有成、成果丰硕而深感快慰和自豪。同时也盼望这部凝聚着编者心血的《法汉铁路工程教程》能尽早面世,令更多的人从中受益。

北京大学外国语学院法语系教授

王文融

2015年4月

前 言

《法汉铁路工程教程》是一部关于铁道建筑、机车车辆以及土建工程等方面的概论性大学教材,帮助学习者学习铁路专业知识、法语专业词汇和铁路建设方面的基础工程词汇。本教程着重基础知识和工程施工,特别是土方施工,主要内容涵盖铁路的起源、铁路分类、工程设计和施工等方面的内容,包括选线、上部建筑、下部建筑、桥隧结构物、铁道线路、线路交叉、内燃牵引、电力牵引、机车车辆、高速铁路、发动机等,可作为大专院校法语高年级学生的学习教科书,参加铁路施工和土建工程施工的法语翻译人员的培训教材,工程技术人员的参考书,同时也给对铁路、工程设计和施工感兴趣的广大法语爱好者提供了系统的法语学习教材和 content 丰富的参考资料。

全书结构包括课文、阅读、法译中翻译练习、法语工程基础词汇介绍、资料和规范等方面的内容。课文后附有必要的注释和翻译参考。对专业性较强的阅读和翻译练习部分编者附有译文参考,每课都有相关的词汇表。为了提高读者的兴趣,配合课文的内容插入了一些铁路趣闻轶事。在书后的附录里,收录了对国际工程翻译工作有益的资料。

本书的编写主要依据编者本人早年编写的法语铁路教材、法国出版的法国国立桥梁公路大学的铁路教程《Cours de chemins de fer, professé à l'école nationale des ponts et chaussées : Etudes》-Charles Bricka 和法国出版的法国高铁 30 年《30 ans de TGV dans la vie du rail, Tome 1-Sud-Est》,同时还参考了国内出版的相关书籍和资料。

由于编者的专业知识和经验的局限性,全书的编排和译文部分难免会有错误和不足之处,恳请广大法语工作者、铁路和工程界的专业人士和专家不吝赐教和批评指正。

编 者

2015 年 3 月

Table des matières(目录)

Leçon 14	Appareils de voie	1
	(第 14 课 道岔)	19
Leçon 15	Pose de la voie	26
	(第 15 课 铺轨)	43
Leçon 16	Pose de la voir(suite)	47
	(第 16 课 铺轨(续))	61
Leçon 17	Les installations des gares	65
	(第 17 课 车站设施)	83
Leçon 18	Signaux et enclenchements	86
	(第 18 课 信号和联锁)	110
Leçon 19	La traction diesel	116
	(第 19 课 内燃牵引)	131
Leçon 20	Les moteurs à combustion interne	141
	(第 20 课 内燃机)	154
Leçon 21	Traction électrique	158
	(第 21 课 电力牵引)	172
Leçon 22	Locomotives électriques	177
	(第 22 课 电力机车)	190
Leçon 23	Matériel remorqué	199
	(第 23 课 客货车辆)	211
Leçon 24	Matériel remorqué (suite)	214
	(第 24 课 客货车辆(续))	233
Leçon 25	TGV	235
	(第 25 课 法国 TGV 高速列车)	249
附录 1.	建筑材料(Matériaux de construction)	262
附录 2.	建筑物及其各部位名称	273
附录 3.	结构(Construction)	299
附录 4.	合同和协议(Contrat et accord)	315
附录 5.	简历(CURRICULUM VITAE)	331
后 记		333

Leçon 14

Appareils de voie^①

Changement de voie. -Il est impossible d'exploiter une ligne sans avoir des communications^② permettant de faire passer les wagons d'une voie sur une autre. Les appareils qui permettent aux véhicules et aux trains de s'engager à volonté sur une des deux voies auxquelles ils sont reliés s'appellent des changements de voie ou simplement, du nom d'un de leurs éléments, des aiguilles, ce sont en réalité des bifurcations de voie.

L'appareil le plus simple, celui qui a été imaginé au début, est composé d'un élément de voie formé de deux bouts de rails articulés d'un côté sur la voie unique et entretoisé à l'autre extrémité de façon à maintenir leur écartement. Cet élément de voie peut à volonté, au moyen d'un déplacement de dix à douze centimètres environ, être dirigé suivant AB ou suivant AC, et par conséquent rétablir la continuité entre le tronçon unique et l'une ou l'autre des deux voies de la bifurcation. L'appareil ainsi constitué est très simple; on lui donne le nom de sauterelle.

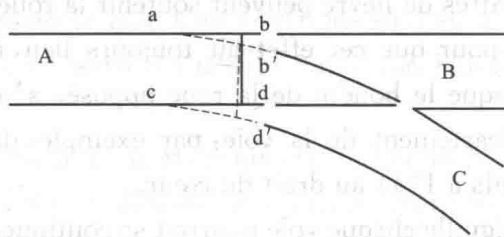


Fig. 14-1

Dans le système adopté universellement aujourd'hui, on réalise la condition qu'un train se présentant dans l'une quelconque des trois directions trouve la voie ouverte devant lui, ou puisse l'ouvrir lui-même. Il consiste à maintenir la continuité des rails extérieurs de la bifurcation et à rendre mobiles les rails intérieurs ab' , cd' . On donne à ces derniers une forme allongée, ce qui leur a fait donner le nom d'aiguilles, afin qu'ils puissent s'appliquer sur les rails extérieurs appelées contre-aiguilles sans former de saillie; on les relie entre eux de façon à ce qu'ils se déplacent en même temps. Si le train arrive du tronçon unique, il suivra la voie de droite ou la voie de gauche suivant que les aiguilles seront dans la position gauche abc ou dans la position droite $ab'cd'$. Si le train arrive de l'une des directions opposées, il trouvera la voie ouverte si les aiguilles sont bien faites; sinon, le boudin des roues qui suivent la file de rails continue, maintenu par cette dernière, repoussera les aiguilles et leur fera prendre la position convenable.

Les aiguilles ne constituent pas à elles seules tout l'appareil; il faut encore, pour que les voies se séparent entièrement, que les rails intérieurs se coupent. Il n'y a là aucune difficulté pourvu qu'on ménage, pour le passage du boudin des roues, une interruption de quelques centimètres dans chacun des rails au droit de l'intersection. Cette solution de continuité a un inconvénient; elle constitue une dénivellation d'autant plus dangereuse pour la roue qui y passe que celle-ci n'est pas guidée. On y remédie de la façon suivante; on place en face sur chaque voie un contre-rail^④, généralement surélevé, qui guide l'essieu; pour soutenir la roue au passage de la lacune, on prolonge chacun des deux bouts de rails coupés le long de l'autre, en laissant seulement le passage du mentonnet des roues. Ces prolongements s'appellent pattes de lièvre^⑤, et la pointe qui forme la jonction des deux autres bouts de rails s'appelle pointe de cœur^⑥.

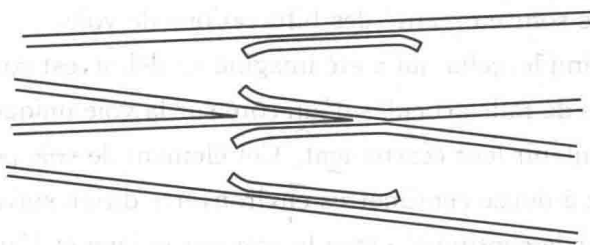


Fig. 14-2

C'est grâce à la largeur du bandage des roues, qui est d'au moins dix centimètres, non compris le boudin, que les pattes de lièvre peuvent soutenir la roue avant qu'elle n'aborde la pointe de cœur. Toutefois, pour que cet effet ait toujours lieu, même dans le cas le plus défavorable, c'est-à-dire lorsque le boudin de la roue opposée s'appuie contre le rail, il est utile de réduire un peu l'écartement de la voie; par exemple, dans les voies de 1^m45 de largeur, de rapprocher les rails à 1^m44 au droit du cœur.

A partir du talon de l'aiguille chaque voie pourrait se continuer en ligne droite; mais il en résulterait une longueur beaucoup trop grande pour l'appareil et de plus la pointe de cœur serait trop effilée, ce qui lui enlèverait toute solidité; on évite ces inconvénients en donnant une courbure à l'une des deux voies ou quelquefois à toutes les deux (changement symétrique). Le premier cas est le plus fréquent.

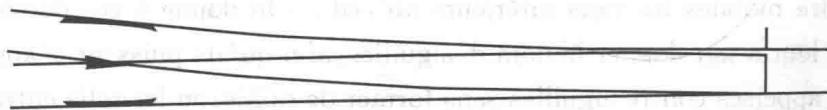


Fig. 14-3

Le tracé entre l'aiguille et le cœur pourrait se composer seulement d'un arc de cercle tangent au talon de l'aiguille et à la pointe de cœur. Mais, dans ce cas, l'angle de cœur et l'angle de l'aiguille avec le rail contre-aiguille une fois adoptés, on ne serait plus maître ni du rayon de cercle, ni de la longueur de l'appareil. On préfère en général prolonger la direction

de l'aiguille et celle du cœur sur des longueurs plus ou moins grandes ac et ed avant de les réunir par une courbe. On peut alors faire varier la longueur de l'appareil pour un même angle de cœur et adopter pour le rayon de la courbe de raccordement un nombre rond. Les rayons les plus usités sont 300^m , 250^m , 180^m , et 150^m . On a ordinairement plusieurs types de changements de voie. On les définit par l'angle de cœur mesuré lui-même soit en degrés (angle $7^\circ 30'$, angle $9^\circ 30'$), soit par sa tangente (tangente 0,10, tangente 0,13, tangente 0,14).

La courbe de raccordement s'établit toujours sans dévers pour ne pas entraîner de complications dans l'appareil.

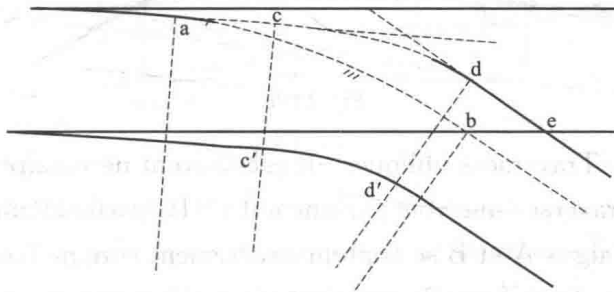


Fig. 14-4

Appareils de manœuvre des changements de voie[®]. - L'appareil de manœuvre sur place des changements de voie se compose invariablement, en France, d'un levier articulé à la tringle de commande des aiguilles et qui porte un contrepoids mobile autour de son axe. Les deux positions du levier qui correspondent aux deux directions sont symétriques par rapport à la verticale. Pour passer de l'une à l'autre, on n'a qu'à mouvoir le levier en faisant tourner le contrepoids.

Cet appareil simple[®] est robuste et, ce qui est important pour les manœuvres des gares, il rend l'aiguille talonnable, c'est-à-dire qu'un véhicule, abordant cette dernière du côté opposé à la pointe, peut la franchir sans la briser et sans la laisser entrebâillée après son passage.

Changement à trois voies[®]. - Les changements à trois voies, ou branchements doubles, sont symétriques et comprennent une voie médiane d'où se détache à partir du même point une voie de chaque côté. Ils résultent de la juxtaposition de deux branchements simples dont les deux paires d'aiguilles sont manœuvrées chacune par un levier spécial. A chacun des rails contre-aiguilles correspondent deux aiguilles de longueurs inégales dont les pointes s'appuient contre le champignon du rail. Les rails intérieurs des deux voies déviées se coupent au milieu de la voie directe.

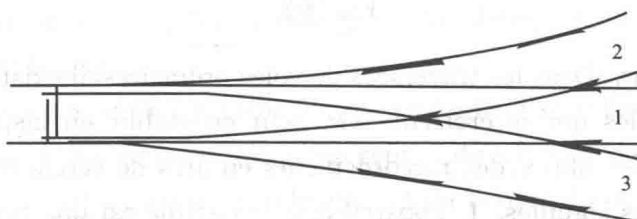


Fig. 14-5

Le changement à trois voies symétriques que nous venons de décrire est, en général, le seul employé dans les voies principales. On peut faire des changements à trois voies dissymétriques dans lesquels les deux voies déviées se trouvent du même côté de la voir directe; mais alors le rayon de l'une de ces voies est nécessairement très petit.

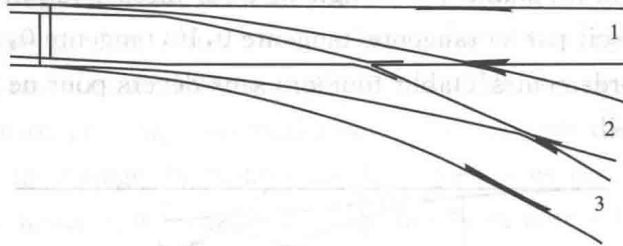


Fig. 14-6

Traversées de voies. - Traversées obliques. - Il est souvent nécessaire, surtout sur les lignes à double voie, de faire traverser une voie par une autre. La partie commune se compose d'un losange dont les angles aigus A et B se traitent exactement comme les cœurs de changement de voie. Dans les angles obtus, les rails extérieurs jouent naturellement le même rôle que les pattes de lièvre dans les cœurs et soutiennent la roue au passage de la lacune; pour assurer le guidage des roues, on place à l'intérieur du losange formé par les deux voies des contre-rails dont la partie moyenne est surhaussée par rapport au niveau du rail; en outre on ajoute aux extrémités des côtés du losange des pattes de lièvre dans le prolongement des contre-rails intérieurs.

Traversées rectangulaires. - Pour les traversées rectangulaires, on peut se dispenser sur les voies de garage de placer des contre-rails et des pattes de lièvre, parce que le guidage des roues n'est pas nécessaire. Toutefois il est utile d'en mettre au moins sur les voies principales pour éviter les chocs.

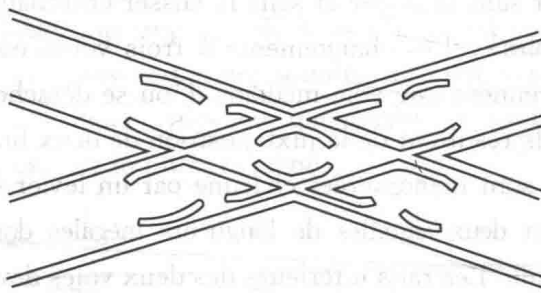


Fig. 14-7

Traversées-jonctions. - Dans les traversées de voies ordinaires, il existe aucune communication entre les deux voies qui se croisent. On peut en établir en disposant au droit de la traversée, dans les angles obtus, des raccordements en arcs de cercle terminés à chacune de leurs extrémités par des aiguilles. L'appareil ainsi constitué est une traversée-jonction.

La traversée-jonction est simple s'il n'y a de raccordement que d'un côté de la

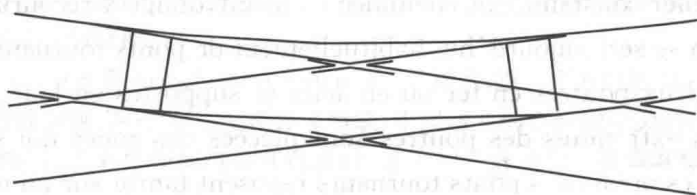


Fig. 14-8

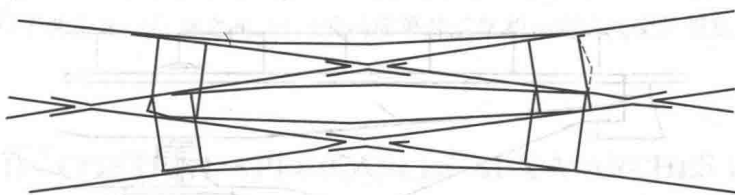


Fig. 14-9

traversée, double si le raccordement existe des deux côtés.

Les traverses-jonctions qui ont été appliquées pour la première fois en Angleterre, sont souvent désignées, notamment en Allemagne, sous le nom d'appareils anglais ou de croisement anglais.

Diagonales et bretelles. -Diagonales. -On appelle diagonale une liaison établie entre deux voies généralement parallèles au moyen de deux branchements placés en sens inverses et reliés par un tronçon de voie posé en diagonale par rapport aux premières.

Bretelles®. -Deux diagonales de sens contraires, placées symétriquement et se coupant, forment une bretelle.

Plaques tournantes. -Les plaques tournantes sont des appareils placés à l'intersection des deux voies rectangulaires et destinés soit à faire passer les véhicules de l'une des voies sur l'autre, soit à les retourner bout pour bout.

Une plaque tournante se compose d'un plateau circulaire mobile autour d'un pivot fixe placé à son centre et supporté à son pourtour par des galets coniques roulant sur un chemin circulaire. Ce dernier, ou couronne, est rattaché à la base du pivot par des bras; l'ensemble constitue le plateau inférieur dormant.

Le plateau supérieur, ou plateau mobile, comprend une couronne circulaire qui porte sur les galets, quatre poutres placées sous les rails et se croisant comme eux, des bras qui relient le pivot aux poutres et à la couronne, et enfin, un plancher en bois ou en tôle striée. La liaison entre le plateau supérieur et le pivot se fait par l'intermédiaire de un ou plusieurs boulons.

L'espace compris entre le plateau mobile et le plateau dormant est entouré d'un cuvelage qui maintient le ballast.

Les plaques tournantes se font habituellement en fonte et sont établies sur une couche de ballast de 0^m40 à 0^m50 d'épaisseur sur laquelle repose directement le plateau dormant; pour régler leur niveau, on les relève au moyen de crics et on bourre du ballast en dessous.

Ponts tournants pour machines. -La nécessité de retourner les machines bout pour bout,

afin de les faire circuler constamment cheminée en avant, oblige à recourir pour celles-ci à d'autres appareils. On se sert aujourd'hui habituellement de ponts tournants; les ponts tournants sont formés de deux poutres en fer ou en acier et supportés en leur milieu par un pivot fixe. A chacune des extrémités des poutres sont placées des roues qui se déplacent sur un chemin circulaire. Les pivots des ponts tournants reposent tantôt sur un massif de fondation, tantôt sur un bloc de fonte à large base établi directement sur le ballast. Ce dernier système rend l'installation et le déplacement du pont plus faciles.

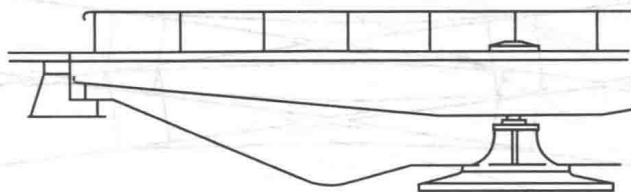


Fig. 14-10

On donnait autrefois 14^m de longueur aux ponts tournants; maintenant on est conduit à augmenter cette dimension qu'on porte à 17^m. On a ainsi plus de latitude dans la position que peut occuper la machine sur le pont, et on peut s'arranger de façon à placer le centre de gravité de la machine au-dessus du pivot, ce qui diminue de beaucoup les frottements.

La manœuvre se fait généralement à bras. Lorsque le pont est bien équilibré, que le chemin de roulement est bien dressé et que la machine est placée d'une manière convenable, deux hommes suffisent pour tourner le pont.

- ① appareil de voie, changement de voie, aiguille ou branchement de voie: 道岔, 是铁路轨道两线交叉处使车辆能安全又顺利地转入另一条轨道的线路连接设备。道岔按结构不同可分为单式道岔、对开道岔、单式交分道岔和复式交分道岔四种。铁路线路上使用的道岔绝大部分为单式道岔; 对开道岔用于驼峰下的溜放区; 交分道岔的优点是占地较省, 用于大型的客运站、货运站或编组站。现在运用广泛的是复式交分道岔。每一组道岔由转辙器、岔心、两根护轨和岔枕组成, 最常见的是普通单开道岔。转辙器包括基本轨、尖轨和转辙机械。道岔和交叉分类: 铁路道岔设备包括道岔、交叉、道岔与交叉的组合以及其他轨道设备。道岔分为单开道岔、单式对称道岔、单式同侧道岔、对称三开道岔、不对称三开道岔和套线道岔。交叉分为直角交叉和菱形交叉两大类。道岔与交叉的组合包括交分道岔、交叉渡线等几种。其他轨道设备还有钢轨伸缩调节器和铁鞋脱落器等。
- ② communication: 渡线, 是指的两条线路间用于连接并起到过渡作用的线路, 使行驶于某路线的列车可以换轨到另外一条路线。该类轨道通常会配有一组至多组的转辙器。
- ③ appareil de manœuvre des changements de voie (亦称 appareil de manœuvre d'aiguillage): 转辙器, 是带动道岔尖轨转换位置并能将尖轨固定在定位或反位的设备。
- ④ contre-rail: 护轮轨或护轨。设置于固定辙叉的两侧。是控制车轮运行方向, 防止其在辙叉有害空间冲击或爬上辙叉心轨尖端, 保证行车安全的重要设备。
- ⑤ pattes de lièvre et pointe de cœur: 辙叉翼轨和辙叉心。辙叉 (cœur d'aiguille, cœur de croisement): 使车轮由一股钢轨越过另一股钢轨的设备, 由叉心、翼轨和连接零件组成。按平面形式分, 有直线辙叉和曲线辙叉两类; 按构造类型分, 有固定辙叉和活动辙叉两类。辙叉和护轨单元包括固定辙叉心、翼轨及护轨, 作用是保护车轮安全通过两股轨线的交叉之处。

- ⑥ appareil simple(=aiguille simple):单开道岔,由一股直向线路与一股侧向线路(即曲线线路)构成的道岔称为单开道岔,是最简单的岔种。
- ⑦ changement à trois voies(亦称 branchement double):三开道岔,指一个方向通向三个方向的道岔,它由一股直线钢轨、两股曲线钢轨、两对尖轨、三副辙叉组成,中间辙叉的心轨理论尖端在中线上。当地形条件限制,不可能有足够的长度来排列两组单开道岔时,才采用三开道岔。通常在编组站、货场、机务段内铺设。
- ⑧ bretelle(亦称 bretelle double 或 bretelle symétrique):交叉渡线,是两个单式渡线重叠相交以实现两条相邻线路间列车转线的轨道设备。按相邻线路的相关位置和端部道岔的类型分为普通交叉渡线和特殊交叉渡线。前者采用于两条平行线路之间,由四组端部单开道岔和一副中间交叉组成。

Lecture

CONDITIONS DE CONTRAT APPLICABLES AUX MARCHES DE TRAVAUX DE GENIE CIVIL

FIDIC 土木工程承包合同条款

PREMIERE PARTIE- CONDITIONS GENERALES 第一部分:通用条款

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION 定义和说明

1.1 DÉFINITIONS 定义

Dans le Marché (tel qu'il est défini ci-après), et sous réserve des exigences du contexte, les termes et expressions suivants doivent être entendus comme suit:

合同(如下文定义)中以下的用词和用语,除根据上下文另有要求者外,应具有以下含义:

A.

I “Maître de l’Ouvrage” signifie la personne nommée dans la Deuxième Partie des présentes Conditions et ses ayants droit, exception faite de tout cessionnaire de ladite personne (sauf consentement de l’Entrepreneur).

“业主”,系指在本土木工程承包合同条款第二部分提及的人及其权利所有者,不包括其任何受让人(除非承包人同意)。

II “l’Entrepreneur” signifie la personne dont la soumission a été acceptée par le Maître de l’Ouvrage et ses ayants droit, exception faite de tout cessionnaire de ladite personne(sauf consentement du Maître de l’Ouvrage),

“承包人”,系指其投标书已被业主接受的人及其权利所有者,不包括其任何受让人(除非业主同意)。

III “Sous-traitant” signifie toute personne désignée dans le Marché en qualité de Sous-traitant pour une partie des Travaux ou toute personne à qui une partie des Travaux a été confiée en sous-traitance avec l’accord de l’Ingénieur et ses ayants droit, exception faite de tout cessionnaire de ladite personne,

“分包人”,系指合同中指定的、以分包人的身份为一部分工程施工的任何分包人或者经工程师同意将一部分工程分包给的任何承办人及其权利所有者,不包括其任何受让人。

IV “Ingénieur” signifie la personne désignée par le Maître de l’Ouvrage afin d’agir en

qualité d'Ingénieur aux fins du Marché et nommée comme tel dans la Deuxième Partie des présentes Conditions.

“工程师”,系指由业主指定的、以工程师身份来执行合同并按照本土木工程承包合同条款第二部分进行任命的人。

V “Représentant de l'Ingénieur” signifie une personne désignée par l'Ingénieur conformément à l'Article 2. 2.

“工程师代表”,系指根据第 2.2 款的规定,工程师所指定的人。

B.

I “Marché” signifie les présentes Conditions (Première et Deuxième Parties), les Spécifications, les Plans, le Détail Estimatif, la Soumission, la Lettre d'Acceptation, la Convention (éventuellement complétée) et tous autres documents qui peuvent être expressément inclus dans la Lettre d'Acceptation ou la Convention (éventuellement complétée).

“合同”指本工程承包合同条款(第一部分和第二部分)、规范、图纸、工程概算表、投标书、中标通知书、协议(或补充协议)以及能够明确地包括在中标通知书或协议(或补充协议)中的所有其他文件。

II “Spécifications” signifie les spécifications des Travaux compris dans le Marché et toute modification ou addition qui y seront apportées au titre de l'Article 51 ou qui seront soumises par l'Entrepreneur et approuvées par l'Ingénieur.

“规范”,系指合同中包括的工程技术规范 and 根据第 51 条规定修改或增加的技术规范,或由承包人呈报并经工程师批准的技术规范。

III “Plans” signifie tous les plans, calculs et informations techniques de nature similaire fournis par l'Ingénieur à l'Entrepreneur dans le cadre du Marché et tous les plans, calculs, échantillons, maquettes, modèles, manuels de fonctionnement et d'entretien et toutes autres informations techniques de nature similaire soumises par l'Entrepreneur et approuvées par l'Ingénieur.

“图纸”,系指由工程师根据合同向承包人提供的所有图纸、计算书和同类的技术资料,和由承包人提交的经工程师批准的所有图纸、计算书、样品、模型、样板、运行说明书和技术保养说明书以及类似的其他技术资料。

IV “Détail Estimatif” signifie le détail estimatif chiffré et complet faisant partie de la Soumission.

“工程概算表”,系指标有数字的完整的工程概算表,是投标书的一个组成部分。

V “Soumission” signifie l'offre chiffrée soumise par l'Entrepreneur au Maître de l'Ouvrage en vue de l'exécution complète des Travaux et de la réparation de tous vices, y afférents conformément aux dispositions du Marché telles qu'acceptées par la Lettre d'Acceptation.

“投标书”,系指承包人根据中标通知书所接受的合同条款的规定,为工程全面施工和修复工程缺陷而向业主呈递的计算报价。

VI “Lettre d'Acceptation” signifie l'acceptation formelle de la Soumission par le Maître de l'Ouvrage.

“中标通知书”,表示业主正式接受其投标书。

VII “Convention” signifie la convention (éventuellement complétée) mentionnée à l’Article 9.1.

“协议”，系指第 9.1 条提及的协议(或补充协议)。

VIII “Annexe à la Soumission” signifie l’annexe au modèle de Soumission jointe aux présentes Conditions.

“投标书附件”，系指附在本合同条款后面的投标书样式的附件。

C.

I “Date de Démarrage” signifie la date à laquelle l’Entrepreneur reçoit notification de l’Ingénieur de commencer les travaux conformément à l’Article 41.

“开工日期”，系指承包人根据第 41 条规定收到的工程师通知的开工日期。

II “Délai d’exécution” signifie la période d’exécution complète des Travaux et de réalisation des Essais Préalables à la Réception des Travaux ou de toute Section ou partie de ceux-ci telle que fixée par le Marché (ou telle que prononcée au titre de l’Article 44) calculée à partir de la Date de Démarrage.

“施工期限”，系指根据合同规定(或根据第 44 条之规定)从开工之日算起，完成工程全部施工的时间和工程验收前进行的整个区段或部分区段预先试验所完成的时间。

D.

I “Essais Préalables à la Réception” signifie les essais spécifiés dans le Marché ou agréés par l’Ingénieur et l’Entrepreneur devant être réalisés par ce dernier avant la réception par le Maître de l’Ouvrage des Travaux ou de toute Section ou partie de ceux-ci.

“竣工试验”，系指在业主对整个工程或者部分工程验收之前，根据合同规定或者经工程师和承包人同意由承包人进行的试验。

II “Certificat de Réception” signifie le certificat établi conformément à l’Article 48.

“验收证书”，系指根据第 48 条之规定出具的证书。

E.

I “Montant du Marché” signifie la somme indiquée dans la Lettre d’Acceptation comme devant être payée à l’Entrepreneur pour l’exécution complète des Travaux et la réparation de tous les vices y afférents conformément aux dispositions du Marché.

“合同金额”，系指在中标通知书中注明的、根据合同条款的规定，针对全面施工和有关工程缺陷的修补应付给承包人的款项。

II “Retenue” signifie la totalité des sommes retenues par le Maître de l’Ouvrage conformément à l’Article 60.2(a).

“保留金”，系指根据第 60.2 条(a)款由业主扣除的全部金额。

F.

I “Travaux” signifie les Ouvrages Permanents et les Ouvrages Provisaires ou les uns ou les autres selon les cas.

“工程”，系指永久性工程及临时性工程或视情况指两者之一。

II “Ouvrages Permanents” signifie les Ouvrages permanents(Equipements y compris) à réaliser conformément au Marché.

“永久性工程”,系指根据合同规定应该施工的永久性工程(包括设备)。

Ⅲ “Ouvrages Provisoires” signifie tous les ouvrages Provisoires de toute nature (autres que l’Equipement de l’Entrepreneur) requis en vue de l’exécution complète des Travaux et la réparation de tous vices y afférents.

“临时性工程”,系指为了全面施工和修补相关工程的缺陷所需的各种临时构造物(承包人的成套设备除外)。

Ⅳ “Matériel” signifie les outillages, appareils et autres devant faire partie ou faisant partie des Ouvrages Permanents.

“设备”,系指应该属于永久性工程或者是永久性工程组成部分的设备、器械和其他装置。

V “Equipement de l’Entrepreneur” signifie tous les appareils et instruments de toute nature (autres que les Ouvrages Provisoires) requis pour l’exécution complète des Travaux et la réparation de tous vices, y afférents, exception faite du Matériel, des matériaux et autres devant faire partie ou faisant partie des Ouvrages Permanents.

“承包人的设备”,系指为了全面施工和修补相关工程的缺陷所需的一切器械和各种仪器仪表(临时性工程除外),属于永久性工程或者是永久性工程组成部分的设备、材料和其他装置不在其内。

Ⅵ “Section” signifie une partie des Travaux spécifiquement identifiée dans le Marché en tant que Section.

“区段”,系指在合同中特别规定的作为工程一部分的区段。

Ⅶ “Chantier” signifie les lieux fournis par le Maître de l’Ouvrage sur lesquels les Travaux doivent être exécutés et tous autres lieux pouvant être spécifiquement désignés dans le Marché comme faisant partie du Chantier.

“工地”,系指业主提供的施工场地以及合同中可能专门指定的、作为工地组成部分的所有其他场地。

G.

I “Coût” signifie tous les frais expressément engagés ou à engager, soit sur le Chantier soit en-dehors de celui-ci, y compris les frais généraux et tous autres frais qui y sont attribuables de bon droit mais sans tenir compte des bénéfices.

“成本”,系指在工地或工地以外已经特地投入的或者将投入的所有费用,包括工程管理和与其相关的所有其他费用,但不包括利润。

Ⅱ “Jour” signifie jour du calendrier.

“日”,系指历日。

Ⅲ “Devise” signifie la monnaie d’un pays autre que celui où les Travaux sont à effectuer.

“外汇”,系指工程施工所在国以外国家的货币。

Ⅳ “Par écrit” signifie toute communication manuscrite, dactylographiée ou imprimée, y compris les télex, télégrammes et télécopies.

“书面函件”,系指任何手写的、打印的通知、通信或报告,包括电传、电报和传真。

Version

DEFINITION DES TERMES EMPLOYES

Sous réserve des exigences du contexte, il sera attribué aux termes rencontrés dans le présent marché les significations suivantes:

1. “Le Maître d’ouvrage” désigne la société Nationale des Transports Ferroviaires (SNTF).

2. “L’Ingénieur” signifie l’ingénieur nommé par le Maître de l’ouvrage et chargé par lui de la surveillance et du contrôle des travaux.

3. “Le Marché” désigne l’ensemble des documents énumérés dans l’article 04.

4. “Le Chantier” ou “Site” désignent les emplacements ou terrains où les travaux doivent être effectués et tous les autres emplacements désignés comme tel dans le marché ou mis à la disposition par le Maître d’ouvrage aux fins d’exécution des travaux.

5. “Entrepreneur” ou “Entreprise” désignent le groupement d’entreprises titulaire du marché et comprend ses représentants personnels, successeurs et mandataires autorisés.

6. “Travaux” ou “Ouvrages” désignent des travaux ou ouvrages à exécuter en vertu du présent marché.

7. “Matériel” désigne:

Tous les engins, appareils de quelques natures que ce soit nécessaire à l’exécution des travaux et l’entretien des ouvrages définitifs ou provisoires prévus au marché, à l’exception des matériaux ou de toutes autres fournitures destinées à faire partie ou faisant partie intégrante des ouvrages définitifs. Tous les éléments nécessaires à l’installation de la base de vie et des installations de chantier.

8. “Ouvrages provisoires” ou “Installations provisoires” désignent tous les ouvrages ou installations provisoires de quelques natures qu’ils soient, nécessaires à l’exécution et à l’achèvement des travaux ou à l’entretien des ouvrages.

9. “Plans” désignent les plans ou dessins dont il est fait mention dans le cahier des charges, y compris toutes les modifications de ceux-ci approuvées par écrit par l’ingénieur.

Cette définition s’étend à tous les autres plans ou dessins qui pourraient être en cours des travaux, fournis ou approuvés par écrit par l’ingénieur.

10. “APD” désigne les plans et documents de l’avant-projet détaillé.

“IBS” désigne l’impôt sur le bénéfice des sociétés.

“TVA” désigne la taxe sur la valeur ajoutée.

VALIDITE DU MARCHE ET DÉLAIS CONTRACTUELS

1. Le délai d’exécution des travaux faisant l’objet du présent marché est fixé à....., à compter de la date de l’ordre de service de commencement des travaux.

2. Le présent Marché demeurera en vigueur jusqu’à ce que les obligations qu’il définit pour les deux parties aient été remplies.