

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 117 (1991)
Heft: 10

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

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

Ces prochaines années, qui verront la mise en route de démarches orientées vers des solutions nouvelles, seront à cet égard particulièrement importantes. Le congrès se penchera sur des programmes et projets de recherche sélectionnés dont l'objectif commun est l'application de systèmes d'énergies renouvelables. Le renouvellement et l'exploitation de l'énergie hydraulique ainsi que l'état actuel du potentiel d'exploitation de l'énergie solaire seront également traités à Bâle. La question de la poursuite des travaux en matière d'énergies nucléaire et fossile sera posée.

D'autres thèmes traités seront l'état actuel de la recherche et du développement en matière de stockage de l'énergie ainsi que les économies et les nouvelles formes d'énergie pour le transport.

Renseignements et inscription: International Hightech-Forum, Foire Suisse d'Echantillons, case postale, 4021 Bâle, tél. 061/686 28 13.

Section

SVIA

Candidatures

M. *Philippe Bellwald*, ingénieur civil, diplômé EPFL en 1981.

(Parrains: MM. R. Ulmi et Ph. Chappuis.)

M. *Olivier Canomeras*, ingénieur civil, diplômé EPFL en 1990.

(Parrains: MM. A. Gerster et J.-C. Badoux.)

M. *Dominique Deriaz*, architecte, diplômé EPFL en 1988.

(Parrains: MM. J.-M. Lamunière et B. Junod.)

M. *Giuseppe Peduto*, architecte, diplômé EPFL en 1988.

(Parrains: MM. J.-M. Lamunière et B. Junod.)

M. *Pierre Zoller*, ingénieur mécanicien, diplômé EPFZ en 1982.

(Parrains: MM. G. Minder et J.-C. Badoux.)

Nous rappelons à nos membres que, conformément à l'article 10 des statuts de la SVIA, ils ont la possibilité de faire une opposition motivée, *par avis écrit au comité de la section, dans un délai de 15 jours.*

Passé ce délai, les candidatures ci-dessus seront transmises au Comité central de la SIA à Zurich.

Le coin de la rédaction

Point final

La voie discordante

Les liaisons Paris-Suisse romande par TGV sont susceptibles d'être améliorées. Un gain d'une heure se traduirait certainement par un nouveau bond dans la fréquentation de ces trains. C'est l'idée qui est à la base du projet de nouvelle ligne entre Mâcon et Genève. Elaborée par un bureau d'études privé, cette proposition a convaincu les gouvernements cantonaux romands, qui l'ont soutenue avec une belle unanimité, qui a eu raison même des réticences des CFF (guère portés à l'écoute des vœux romands). Le Conseil fédéral a décidé d'appuyer ce projet dans ses contacts avec nos voisins français.

Des Vaudois se sont émus de la menace qu'une telle réalisation ferait peser sur la liaison TGV par Vallorbe; un projet d'amélioration de cette ligne a été proposé sous le nom de TGV Jura-Simplon, également par un bureau privé. Il a trouvé l'oreille des milieux économiques et du Grand Conseil vaudois.

IAS a ouvert ses colonnes aux auteurs des deux propositions, sans prendre position dans cette compétition.

Aujourd'hui, c'est une polémique qui se dessine, à la suite d'un article paru dans la NZZ, reprochant aux partisans du TGV Jura-Simplon d'affaiblir la position du Conseil fédéral dans ses négociations avec la France, et d'une réponse (sous la forme de lettre ouverte) de la part de l'Union vaudoise des associations commerciales, industrielles et des métiers (UVACIM).

Il nous paraît opportun de mettre en lumière certains points qu'on a tendance à oublier, dans le climat de passion régionaliste imprimé à ce débat.

A l'occasion d'un exposé présenté à Lausanne le 16 septembre 1989 et dont nous avons rendu compte, le conseiller national Michel Béguelin nous a montré un tableau classant les villes européennes selon leur importance en sept catégories (voir ci-dessous). Nous y trouvons Zurich et Genève en 4^e classe, Bâle en 5^e, Berne et Lausanne en 7^e. S'ajoutant au fait que la liaison directe ferroviaire Paris-Milan ne passera plus jamais par la Suisse en trafic voyageurs, cette constatation permet de mieux juger de l'opportunité de l'une ou de l'autre des villes lémaniques comme tête de ligne en Suisse romande.

Si l'on s'affranchit de considérations régionales pour raisonner en termes européens, on peut douter que des liaisons aériennes soient rationnelles pour des distances inférieures à 500 km. En effet, l'espace aérien est de plus en plus encombré, notamment autour des aéroports. En Allemagne déjà, la Lufthansa affrète des trains, rapides et confortables, pour transporter ses passagers détenteurs de billets d'avion d'une ville à l'autre; une extension de ces services est d'ores et déjà envisagée. Un gain de temps important sur la liaison Genève-Paris par TGV est de nature à promouvoir un tel transfert, qui contribuerait à sauvegarder un peu de la réserve de capacité d'un aéroport genevois condamné à rester à jamais dans ses limites actuelles, au bénéfice de vols vers des destinations plus lointaines. On ne s'attardera pas sur des considérations écologiques qui ne doivent guère émouvoir les milieux économiques.

L'observateur impartial ne peut se défaire de l'impression que nous allons vers une situation de pat, la solution Genève-Mâcon étant ébranlée par le possible retrait du soutien vaudois et une nouvelle unanimité romande pour la solution Jura-Simplon étant fort improbable.

Jean-Pierre Weibel

Classe	VILLES EUROPEENNES			Villes suisses	Nombre total
	Eloignées (plus de 450 km)	Moyenne distance (150 à 450 km)	Proches (< 150 km)		
1	Londres	Paris			2
2			Milan		1
3	Madrid Rome, Bruxelles, Barcelone Amsterdam	Munich, Francfort			7
4	Manchester Berlin, Hambourg, Copenhague, Athènes Rotterdam		Stuttgart Turin Lyon	Zurich Genève	11
5	Birmingham, Cologne, Lisbonne Glasgow, Vienne, Edimbourg Naples Séville, Utrecht Dusseldorf, La Haye, Anvers, Toulouse Valence	Marseille Venise Florence, Bologne Gênes	Strasbourg	Bâle	21
6	Lille, Nice Bristol, Bordeaux, Hanovre, Nantes Dublin, Porto, Eindhoven, Bilbao Palerme, Bari Liège, Leeds, Rennes, Essen	Bonn Montpellier Nuremberg Mannheim Trieste	Grenoble		22
7	Au total 42 villes en septième classe			Berne Lausanne	