

**Zeitschrift:** Ingénieurs et architectes suisses  
**Band:** 117 (1991)  
**Heft:** 19

## Vereinsnachrichten

### **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**

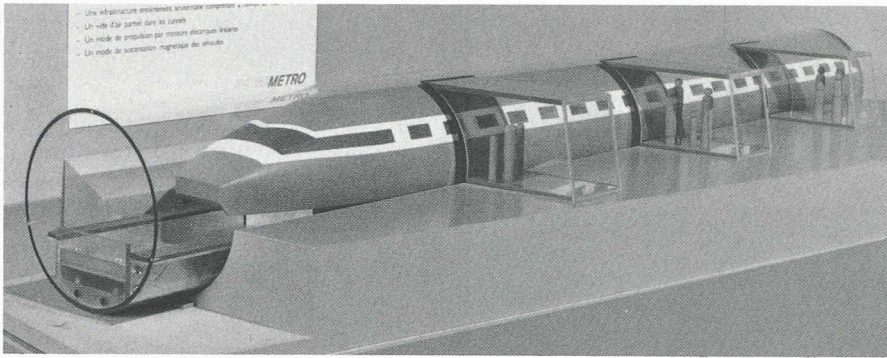
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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:** 06.02.2025

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



anonyme ouverte aux entreprises privées et aux collectivités publiques afin de permettre le développement de cette nouvelle technologie et d'obtenir, dans un délai de trois ans, l'octroi d'une concession pour la construction et l'exploitation d'un réseau (Genève-Saint-Gall et Bâle-Tessin), dont le coût total est évalué à 25 milliards de francs et la durée de construction à vingt-cinq ans. Le raccordement de «Swissmétro» au réseau européen des TGV a en outre été pris en considération.

Quant au fonctionnement de la société elle-même, un montant minimal de 300 000 francs par an est nécessaire dans un premier temps. Plusieurs entreprises et organismes sont sollicités afin d'assurer une part de ce financement sous forme d'un engagement financier portant sur trois ans. A ce jour, trois sociétés ont déjà répondu positivement.

L'étude réalisée a fait ressortir la rentabilité directe du projet, ce qui est exceptionnel dans le domaine des grandes infrastructures de transport.

Quant à la rentabilité globale, elle dépasse les 10%. Par ailleurs, le coût de construction n'a qu'une faible incidence sur le taux de rentabilité.

«Swissmétro» représente une chance pour la Suisse. Il appartient à ses citoyens, à leurs représentants politiques, aux cantons, aux villes concernées, ainsi qu'aux entreprises de la saisir.

Toutefois, eu égard à l'évolution des finances fédérales, on ne peut s'empêcher de se demander dans quelle mesure la réalisation du «Swissmétro» pourrait interférer avec celle de Rail 2000, les moyens disponibles n'étant pas illimités. Il n'est peut-être pas évident pour tout le monde que ces deux projets ne sauraient être que complémentaires, «Swissmétro» ne permettant pas de se passer de Rail 2000. Il serait particulièrement malheureux et néfaste que le second, dont nous avons aujourd'hui un urgent besoin, eût à pâtir du premier, dont les effets bénéfiques ne se manifesteront que dans un quart de siècle.

Jean-Pierre Weibel

**Sia**

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein  
Société suisse des ingénieurs et des architectes  
Società svizzera degli ingegneri e degli architetti

## Sections

### SVIA

#### Candidatures

M. *Martin Gy Varga*, ingénieur civil diplômé EPFL en 1991.

(Parrains: MM. J. Natterer et J.-C. Badoux.)

M. *Pierre Kohler*, ingénieur physicien diplômé EPFL en 1974.

(Parrains: MM. Pierre Paris et J.-P. Schmid.)

M. *Lambelet François*, ingénieur civil diplômé EPFL en 1989.

(Parrains: MM. F. Vuilleumier et F. Descoedres.)

M. *Roland Schnepf*, ingénieur civil diplômé EPFL en 1982.

(Parrains: MM. Thomas Jundt et Ian Smith.)

M<sup>lle</sup> *Elisabeth Staehli*, ingénieur civil diplômé EPFL en 1990.

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

M<sup>me</sup> *Christine Thibaud-Zingg*, architecte diplômée EPFL en 1977.

(Marraines: M<sup>mes</sup> Michaela Dembowska et Inès Lamunière.)

M. *Theodoros Tsamourtzis*, ingénieur civil diplômé EPFL en 1990.

(Parrains: MM. H.R. Ganz et M. Crisinel.)

M. *Filip Uffer*, ingénieur civil diplômé EPFL en 1975.

(Parrains: MM. P. Knoblauch et J.-C. Badoux.)

M. *Paolo Ugolini*, ingénieur civil diplômé Université de Bologne en 1984.

(Parrains: MM. P. Gilliot et H. Collomb.)

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 SVIA, 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

#### Tram 13: ça va valser! – Un pas en avant, deux pas en arrière...

La référence à la valse constitue le titre d'une brève nouvelle donnée par le *Journal de Genève* dans son édition du 21 août dernier. Elle nous apprend que cinq honorables députés vont saisir le Grand Conseil genevois d'un projet de loi demandant que toute extension d'une ligne de transports publics soit l'objet d'une loi approuvée par le Législatif. Concrètement, il s'agit de bloquer la réalisation de la ligne de tramway 13, qui doit compléter la ligne 12 existante par une antenne vers la gare Cornavin. Si une telle disposition est votée – les observateurs de la politique genevoise savent que tout est possible au bout du lac... –, cela signifie que l'ensemble du réseau des TPG ne saurait plus être étendu, ne fût-ce que d'un hectomètre, sans une procédure lourde et longue, ménageant toutes les possibilités de recours imaginables et inimaginables.

Que ville et canton étouffent dans les embouteillages et que le tram constitue le moyen le plus immédiatement efficace pour remédier à cette asphyxie, voilà qui ne pèse évidemment pas lourd lorsqu'il s'agit de «sauvegarder les droits démocratiques sur un sujet d'une importance capitale pour l'avenir économique et urbanistique de Genève» – faut-il préciser qu'il s'agit d'une citation? Une telle langue de bois, pour ne pas dire un abus de langage frisant le ridicule d'aussi près, ne saurait être le fait du commun des mortels.

L'Histoire nous apprend que les peuples n'apprennent rien de l'Histoire: c'est déjà le respect des «droits démocratiques...» (voir plus haut) qui a coûté des fortunes aux Genevois, les privant des subventions fédérales que les Zurichois doivent à la structure de gestion flexible de leur aéroport, alors que Cointrin reste soumis au contrôle direct de tout l'appareil politique. Quitte, pour ce dernier, à pleurnicher sur les inégalités de traitement entre nos grands aéroports... Quels beaux débats en perspective, le 12 septembre prochain, lorsqu'il s'agira de démontrer qu'extension et amélioration du réseau des TPG ne sont pas choses identiques! Se trouvera-t-il quelqu'un pour nier qu'une extension soit une amélioration? La parole est aux automobilistes, qui souhaitent certainement mourir intoxiqués dans leurs embouteillages et rêvent d'entraîner dans leur triste fin les citoyens plus lucides qu'eux. A considérer le taux de participation électorale à Genève, aucun groupe de pression n'est trop petit pour espérer faire basculer une décision «sur un sujet d'une importance capitale pour l'avenir économique et urbanistique de Genève».

Le pessimisme le plus absolu – de mise en la matière, puisque le projet de loi en question émane de la majorité parlementaire – sera-t-il battu en brèche?

Jean-Pierre Weibel