

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 116 (1990)
Heft: 8

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: 17.03.2025

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

Adresse pour l'envoi de SI+A :

Signature :

P.-S. : Prière de faire suivre si nécessaire.

La rédaction de IAS ne désire pas commenter un texte qui qualifie au moins autant ses auteurs que notre revue. En revanche, elle accède bien volontiers au vœu de notre collègue Irène Strebel que soit publiée la lettre qu'elle a adressée le 23 mars dernier au Comité du GA :

Comité du Groupe
des architectes de la SVIA
Avenue Jomini
1004 Lausanne

Concerne : Bulletin technique

Messieurs,

Au reçu de votre projet de lettre de désabonnement de IAS, j'aimerais vous poser la question suivante :

Pouvez-vous nous donner pleine et entière garantie que l'action que vous lancez là n'aboutira pas - au cas où elle serait suivie par un nombre suffisant de membres SVIA - à la suppression de IAS ? Si tel était le cas, êtes-vous certains que cela corresponde au désir de la majorité des membres romands de la SIA ?

La proportion de la somme des cotisations des membres SIA en Suisse romande ou allemande se reflète certainement dans les budgets de leurs bulletins respectifs.

La première phrase de votre projet de lettre est inutilement virulente. Il n'est pas difficile d'imaginer que SI+A puisse avoir un panache dont IAS doit se passer.

Que des membres SVIA suffisamment connaisseurs de la langue allemande pour comprendre son jargon technique veuillent s'abonner à SI+A : voilà une excellente initiative - mais qu'elle reste personnelle et qu'ils ne privent pas pour autant les sections romandes d'un bulletin qui leur est destiné. IAS a fait un net progrès à nos yeux depuis que l'on y trouve des articles signés de nos collègues Neyroud et Vasiljevic, pour ne citer que les plus généreux d'entre les architectes qui ont bien voulu prendre la plume.

A-t-on examiné si la rédaction ne manque pas tout simplement d'articles traitant de notre branche ? La faute en incomberait aux architectes eux-mêmes ! L'organe de mainte association publie des reflets de la vie de ses sections ; si tel n'est guère le cas pour IAS, n'appartient-il pas aux comités cantonaux de fournir les textes dont ils souhaitent la parution ?

Pour ce qui est du manque de couleur dans les illustrations, je ne l'ai, quant à moi, que rarement déploré. L'indispensable couverture multicolore est réalisée ; son caractère technique et publicitaire ne me gêne pas, puisque je sais que son apport financier est la condition sans laquelle je ne recevrais plus en français mon Bulletin technique.

Veillez agréer, Messieurs, mes très collégiales salutations.

Irène Strebel
Architecte EPUL-SIA
Chamblandes 40
1009 Pully

Deux rappels

«A plusieurs reprises, il nous est revenu que nos collègues architectes faisaient peu de cas de notre organe, devenu ou resté utile aux ingénieurs, mais sans grand intérêt pour les architectes. Nous pourrions répondre à ces derniers qu'ils sont un peu responsables du fait dont ils se plaignent, ils auraient pu, comme leurs collègues ingénieurs, fournir des articles au *Bulletin*. Ses rédacteurs ont fait de nombreuses tentatives dans ce sens, mais toujours sans succès.»

Au nom du comité :
G. Rouge, architecte
(BT du 8 février 1900)

«Un peu de statistique : les quelques lettres de réclamation reçues ces dernières années au sujet de l'architecture et du traitement qui lui est réservé dans nos colonnes émanent, à une exception près, d'une zone située dans un cercle de moins de 3 km de rayon, centré sur la Riponne, souvent avec copie à un nombre de correspondants variant autour de la demi-douzaine, sans aucun contact préalable avec la rédaction.»

Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef
(IAS du 19 juillet 1989)

Candidatures

M. Babak Eskandari, ingénieur civil diplômé EPFL en 1985.

(Parrains : MM. Pascal Bovey et Derko Kopitopoulos.)

M. Francis Fleury, ingénieur civil diplômé EPFL en 1974.

(Parrains : MM. Bernard Viennot et René Oguey.)

M. Dieter Gasser, ingénieur civil diplômé EPFZ en 1988.

(Parrains : MM. Paul Graber et Roland Ackermann.)

M. Guy Mayor, ingénieur civil diplômé EPFL en 1989.

(Parrains : MM. Jean-Claude Badoux et Jean-Paul Lebet.)

M^{me} Agnès Meyer, ingénieur civil diplômée EPFZ en 1987.

(Parrains : MM. Jean-Louis Graf et Dominique Langer.)

M. Thierry Perrin, ingénieur civil diplômé EPFL en 1976.

(Parrains : MM. Jean-Claude Cuénoud et Rémy Noël.)

M. Vincent Rebstein, ingénieur du génie rural et géomètre diplômé EPFZ en 1986.

(Parrains : MM. Bernard Schmutz et Jean-P. Carroz.)

M. Bruno Schroeter, ingénieur en sciences des matériaux diplômé EPFL en 1986.

(Parrains : MM. Wilhelm Birchmeier et Jacques Gross.)

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

Il y a un an, annoncer qu'au soir d'élections libres en Allemagne de l'Est, les conservateurs emmenés par la démocratie chrétienne sortiraient vainqueurs des urnes le 18 mars 1990 aurait suscité l'incrédulité, voire les quolibets. Ajouter que des élections en URSS verraient le même jour des Russes infliger d'éclatants revers au parti communiste eût été de la provocation. Tout cela est aujourd'hui réalité et n'est mentionné ici que pour illustrer la foudroyante accélération de l'Histoire, dans une direction nouvelle, de surcroît. Seule Hélène Carrère d'Encausse, dans son livre «L'Empire éclaté», avait prévu comment serait mis fin à une hégémonie de trois quarts de siècle - sinon dans quel délai.

Des revirements comparables ont également pu être observés dans des domaines moins spectaculaires. Qu'on se souvienne du scepticisme des observateurs voyant le conseiller fédéral Adolf Ogi, moderne don Quichotte, partir à l'assaut des murailles de la Communauté européenne pour y prêcher sa conviction que le trafic combiné rail-route offrirait un substitut valable à l'avalanche de camions que l'adoption de la limite de 40 tonnes aurait fait déferler sur la Suisse. Tout le talent de persuasion de M. Ogi semblait une bien faible arme, face aux menaces de rétorsion ; il ne manquait pas de voix pessimistes pour prédire à la Suisse une issue malheureuse sinon mortelle dans ce combat inégal.

A l'échelle des ministres, nombre d'interlocuteurs de M. Ogi ne savaient même pas ce qu'était le trafic combiné ni ne se souciaient de l'apprendre, surtout lorsqu'on mentionnait le fait qu'il ne couvrirait pas ses frais.

Aujourd'hui, le décor a bien changé. La protection de l'environnement a cessé d'être le hochet de quelques Suisses sectaires, indécrottables et retardataires. L'Italie s'aperçoit soudain qu'elle est à la veille de l'asphyxie totale de son réseau autoroutier si elle ne réussit pas à mettre le holà à la prolifération des camions. La France découvre que son imagination pourrait lui créer de nouveaux débouchés, grâce à des systèmes innovateurs de transport combiné. Parallèlement au réseau ferré à grande vitesse se met en place une infrastructure européenne de terminaux intermodaux performants, desservis par un matériel roulant renouvelé. La Communauté européenne accorde au transport combiné - dans un premier temps - le même statut qu'à la navigation fluviale.

L'heure n'est certes pas à l'euphorie. L'indispensable transfert de la route au rail coûte cher, ne serait-ce qu'à cause des inégalités tarifaires. La capacité du réseau ferré ne suffit pas - et de loin - à absorber un transfert massif. Pour l'heure, il s'agit au moins de freiner la réduction de la part du rail au trafic des marchandises ; cela seul signifie déjà une augmentation significative du tonnage, dans une économie en plein essor.

Jean-Pierre Weibel