

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 114 (1988)
Heft: 25

Vereinsnachrichten

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

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



Sections

SVIA

Candidatures

M. Carlo Antognini, architecte, diplômé EPFL en 1985.

(Parrains: MM. F. Boschetti et I. Kolecek.)

M. Marco Bosso, ingénieur civil, diplômé EPFL en 1988.

(Parrains: MM. M. Fellrath et R. Favre.)

M. Peter Egger, ingénieur civil, diplômé Technische Hochschule Wien en 1962 + doctorat Technische Hochschule Karlsruhe en 1965.

(Parrains: MM. F. Descœudres et J.-C. Badoux.)

M. Santiago Jimenez, architecte, diplômé EPFL en 1981.

(Parrains: M^{me} L. Guignard et M. G. Favre.)

M. Georges Meylan, architecte, diplômé EPFL en 1984.

(Parrains: MM. E. Kempf et N. Tardin.)

M^{me} Catherine Prélaz, architecte, diplômée EPFL en 1985.

(Parrains: MM. P. Mestelan et V. Mangéat.)

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.

Section genevoise

Candidatures

M. René Joseph Hebler, architecte, diplômé EAUG en 1970.

(Parrains: MM. Jean-Marie Duret et Olivier Aubaret.)

M^{me} Isabel Meinecke, architecte, diplômée EAUG en 1984 + REG A en 1988.

(Parrains: MM. Janos Farago et Erik Barth.)

M. Michel Nemec, architecte, diplômé EPFL en 1978.

(Parrains: M^{me} Chantal Scaler et M. Jean-Marc Lamunière.)

M. Emil Rudolf Svikovsky, architecte, diplômé EAUG en 1972 + REG A.

(Parrains: MM. Jean-Marc Vatré et Philippe Moreno.)

Nous rappelons à nos membres que, conformément à l'article 3 des statuts de la section, 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

Transports publics genevois : premiers frissons

L'actualité connaît des collisions de nouvelles intéressantes : au moment où l'on peut lire dans *Entreprise*, le 4 novembre dernier, que le parc automobile est encore loin de la saturation et va continuer de s'accroître au moins une douzaine d'années, la belle unanimité de façade quant aux transports publics genevois se lézarde. En effet, dès l'annonce par le conseiller d'Etat Grobet (pourquoi lui ? il nous semblait que c'était son collègue Bernard Ziegler qui présidait les Transports publics genevois) de la création d'une nouvelle ligne de tram reliant Plainpalais à la gare Cornavin, les associations d'automobilistes crient au scandale et agitent la menace d'un référendum.

Soyons objectifs : la disparition de la ligne de tram de la Ceinture, puis le démantèlement de la ligne d'autobus qui était censée la remplacer ont laissé une lacune béante dans le réseau des transports urbains. La réalisation du métro prôné par l'ACS prendra au bas mot une quinzaine

d'années : peut-on priver aussi longtemps les usagers des TPG (il y en a, je les ai vus !) d'un élément essentiel de leur mobilité ?

Il est vraiment naïf de penser qu'il suffit d'enterrer les transports publics pour restituer au trafic privé les voies de circulation et les aires de stationnement suffisantes pour éliminer les entraves chaque jour plus contraintes dans les grandes cités. La perspective d'un accroissement du parc motorisé devrait imposer l'évidence que la liberté du citoyen doit être cherchée ailleurs qu'au volant et qu'il est urgent de trouver un consensus pour préserver nos villes de l'asphyxie aggravée d'intoxication dont la situation actuelle n'est qu'un avant-goût. Il y a peut-être mieux à faire que d'observer passivement une douzaine d'années comment elle va inexorablement empirer.

Les spécialistes savent fort bien quel genre de véhicule répond le mieux à une demande donnée et dans quel délai il peut entrer en service : et si on les laissait enfin faire, hors de toute pression politique ?

Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

³ Le terme américain de « Fighter » n'est pas réservé à des avions de chasse pure et peut également recouvrir des missions d'attaque au sol, comme celles apparemment assignées au F-117A.