Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 117 (1991)
Heft: 9

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: 10.12.2025

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

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

Déchets urbains – Technologie, économie et politique

Vendredi 3 mai 1991, Mövenpick-Radisson, Ouchy-Lausanne

Ce thème d'actualité concerne tout autant les techniciens (ingénieurs et architectes) que les décideurs.
La gestion et l'élimination des déchets urbains suscitent de nombreux intérêts, tant dans les milieux spécialisés que parmi le grand public. Il s'agit d'un vaste débat qu'il est difficile de traiter globalement comme le mériterait un tel problème de société. Car, au-delà des sacs poubelles jetés en tas le long de nos chaussées, ou soigneusement alignés et estampillés par la volonté d'édiles tatillons, c'est tout le dérapage d'une forme de consommation qui nous apparaît journellement.
Le processus de production des déchets intègre technologie et politique au travers de mécanismes macroéconomiques. Or, faute d'une vision globale de ces mécanismes, les moyens engagés pour lutter contre la production exponentielle des déchets urbains passent par des démarches sectorielles. Actuellement, ces mesures sont d'ordre technique, en recourant par exemple à la mise en œuvre de procédés d'incinération novateurs, ou en concevant des centres de tri dont les matières ainsi isolées sont fort peu prisées. Ces démarches sont également politiques, conduisant à des mesures pleines de bonnes intentions, mais dont les résultats n'apportent pas toujours les satisfactions escomptées.
La solution au problème des déchets urbains est donc une synergie entre la technologie, les choix politiques et l'économie.
Le but de cette journée sur les déchets urbains est de permettre aux divers acteurs de mieux connaître les domaines qui ne leur sont pas familiers, au travers d'exposés qui montreront des techniques liées au traitement des déchets ainsi que les véritables résultats et effets induits obtenus. Cela permettra de comprendre quelles palettes de solutions techniques doivent être mises en parallèle avec des politiques de gestion des déchets s'intégrant à la vie macroéconomique.
Les intervenants de très grande qualité, les débats menés par M. Jean-Claude Landry, chef du Service cantonal d'écotoxicotologie à Genève, et le sujet brûlant sont autant de garanties pour une journée instructive et passionnante.
Inscriptions: Secrétariat de la SVIA, av. Jomini 8, case postale 1471, 1001 Lausanne, tél. 021/363421.

Groupes spécialisés

GSA: excursion dans la région lausannoise et La Côte

31 mai – 1er juin 1991

Après l'excursion de 1986 à Genève et celle de 1989 en Valais, le GSA propose de visiter quelques ouvrages vaudois, toujours dans l'idée de découvrir la Suisse romande. Stimulée depuis une bonne décennie par le Service des bâtiments de l'Etat de Vaud, par quelques communes et par des maîtres d'ouvrages privés, l'architecture contemporaine a trouvé un essor intéressant dans le canton de Vaud. On a pu s'en rendre compte en parcourant les deux ouvrages «Portraits d'Architecture vaudoise» 1974-1984 et 1985-1988.
Les réalisations proposées pour cette visite sont issues de concours pour quatre d'entre elles et de mandats directs pour trois autres.
Le vendredi sera consacré à l'enseignement universitaire, professionnel et secondaire par la visite de quelques réalisations importantes sur La Côte, le long du lac Léman.
Le samedi matin sera consacré au logement dans la périphérie lausannoise et à son prolongement spécifique aux enfants, au Centre de vie enfantine de Valency.
L'excursion se terminera par la visite du nouveau Conservatoire de musique de Lausanne au centre de la ville, témoignage remarquable de la réaffectation des anciennes Galeries du Commerce. Les plaisirs du palais et du gosier ne seront pas oubliés (intermède dans une cave de La Côte, repas à l'Auberge du Chalet-à-Gobet).
Prix: Fr. 330.– par personne (Fr. 280.– par personne pour membres GSA).
Inscription jusqu'au 26 avril 1991 au secrétariat général de la SIA, case postale, 8039 Zurich.

Le coin de la rédaction

Point final

Le courant passe-t-il?

Le matin où j'écris ces lignes, la batterie de ma voiture était «à plat»: impossible de démarrer. Faute de l'antique manivelle, reste le recours aux câbles permettant d'emprunter à la voiture d'un Bon Samaritain un peu d'énergie électrique.
A la réflexion, cette situation illustre assez bien le rôle de l'électricité dans l'ensemble de l'économie énergétique. En effet, on demande à une batterie de fournir une fraction de la puissance du moteur qu'elle doit animer, mais sa défaillance réduit une voiture à un inerte tas de ferraille. N'en est-il pas de même de l'électricité produite par nos centrales et distribuée par le réseau? Une panne, et voilà industrie et ménage, commerce et loisirs paralysés, malgré l'abondance de pétrole bon marché.
Au vu de la précarité croissante de l'approvisionnement en électricité, force est de s'interroger sur l'évolution qu'on peut constater quant au recours à cet agent énergétique. La voiture à essence pollue-t-elle? On va la remplacer par un véhicule électrique: il n'y a guère de grand constructeur qui n'ait dans ses laboratoires de prototype de voiture électrique, dérivé d'un modèle existant ou résultant de recherches originales. Si naguère les maisons économes en énergie, développées sous la pression de la première crise du pétrole, se reposaient sur l'électricité pour faire l'appoint les quelques jours par an où il faisait décidément trop froid, les voitures solaires d'aujourd'hui ne sauraient évoluer trop loin d'une prise électrique.
Un essor massif de la voiture électrique irait exactement à contresens des considérations écologiques condamnant les centrales nucléaires et menacerait de réduire à néant tous les espoirs qu'on pourrait placer dans les sources renouvelables d'énergie. A ces considérations quantitatives s'ajoutent des facteurs qu'on pourrait qualifier de qualitatifs: on nous annonce déjà des voitures électriques aux performances approchant celles de nos automobiles classiques. La relation entre vitesse et consommation nous promet un spectaculaire déplacement, du pétrole à l'électricité, de la consommation d'énergie – avec une vraisemblable «crise de l'électricité» –, si ce rêve ardemment caressé par d'aucuns devait devenir réalité. Les quelques rares voitures électriques rencontrées aujourd'hui sur nos routes détonnent surtout par la modestie de leurs performances comparées à celles des plus «calmes» des voitures à essence. Est-il opportun, dans un contexte urbain et périurbain, de vouloir gommer la différence vers le haut, avec le gaspillage d'énergie que cela comporte, pour quelques minutes gagnées(?) sur un trajet d'un quart d'heure?
L'électricité est utilisée rationnellement dans les transports là où elle est dispensée par un réseau (voir le bus électrique «sans fil» essayé à Lausanne, consommant quatre fois plus qu'un trolleybus). La conclusion paraît évidente. L'atout des transports collectifs électriques doit être joué!

Jean-Pierre Weibel