Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **115 (1989)**

Heft 11

PDF erstellt am: **07.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

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

Sections

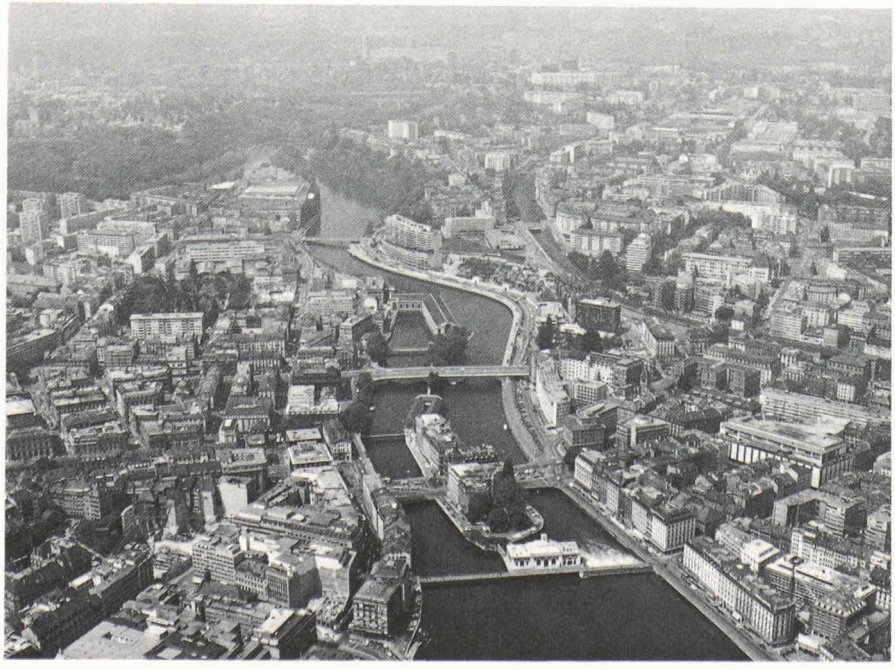
Section genevoise

Candidatures

M. *Marc Deloche de Noyelle*, architecte EPFL, 1984.
(Parrains: MM. François de Planta et Daniel Girardet.)
M. *François Lançon*, architecte EAUG, 1977.
(Parrains: MM. Alain Burnier et Richard Quincerot.)
Mme *Ursula Paravicini*, architecte EPFL, 1969, Dr ès sc., EPFL, 1988.
(Parrains: Mme Anni Stroumza et M. Eugène W. Bayol.)
M. *Bernard Picenni*, architecte EAUG, 1985 + REG 1989.
(Parrains: MM. Carlo Steffen et Daniel Rinaldi.)
M. *Jurg Schaad*, architecte EAUG, 1977.
(Parrains: MM. Carlo Steffen et Ugo Brunoni.)
Mme *Nicole Staehli-Canetta*, architecte EAUG, 1988.
(Parrains: MM. Michel Parrat et Patrick Devanthéry.)
M. *Robert Volki*, ingénieur civil EPFL, 1988.
(Parrains: Mme Véronique Dubois et M. J.-C. Badoux.)

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.

GENÈVE 18-19-20 MAI 1989



Le coin de la rédaction

Point final

Transports publics: la double méprise

Il y a deux points concernant l'avenir des transports publics sur lesquels on peut réunir un assez large consensus politique dans notre pays:
- ils doivent contribuer, par le développement de leurs prestations, à une amélioration de la qualité de la vie (diminution de la pollution de l'air, résorption des bouchons sur les routes, décongestion des centres urbains);
- les charges croissantes qu'ils occasionnent aux collectivités deviennent insupportables, de sorte qu'ils doivent tendre à la couverture de leurs frais d'exploitation voire d'infrastructure.

Ces façons de voir ne sont pas propres à la Suisse, les mêmes causes produisant partout les mêmes effets.
La plus élémentaire honnêteté intellectuelle ne saurait conduire qu'à la constatation que ces exigences sont contradictoires en ce qui concerne la plus grande partie des transports publics, tout spécialement le trafic d'agglomération.
Citons au hasard quelques-unes des raisons qui obèrent économiquement les transports publics: la disproportion entre les moyens (matériel roulant et infrastructure) nécessaires à assurer un trafic de pointe deux à trois heures par jour ouvrable et les recettes hors de ces heures; la nécessité de tarifs incitatifs (lire «déficitaires») pour obtenir un déplacement significatif du véhicule individuel vers les transports collectifs; l'absence d'homogénéité de la charge, donc des recettes, à l'intérieur d'un réseau constituant un ensemble impossible à démanteler; les limites de la rationalisation et de la productivité dans le domaine du personnel (à fin février 1989, les agents des CFF avaient un retard total de quelque 120 000 jours de repos, de vacances ou de compensation: c'est dire qu'il paraît impossible de réduire les effectifs); le coût du matériel roulant - routier ou ferroviaire -, largement dicté par des exigences relatives à la sécurité et à la fiabilité qui sont l'apanage des transports publics.
N'est-il pas temps de reconnaître l'incompatibilité fondamentale des deux postulats mentionnés plus haut et d'assimiler les transports publics à une prestation d'importance nationale comparable à la gestion des déchets? A l'instruction publique ou à la défense armée? Admettre cet état de fait n'implique en aucune façon le renoncement aux principes d'une saine gestion et aux moyens de la contrôler.

Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef