

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **125 (1999)**

Heft 3

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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.

Campagne d'information « Construire sainement, vivre mieux »

La pollution domestique: un problème méconnu

Neuf dixièmes de notre vie se déroulent à l'intérieur de bâtiments et beaucoup de personnes se plaignent de fatigue, de maux de tête et d'indisposition générale sans en connaître véritablement l'origine.

Des recherches scientifiques ont mis en évidence qu'en Suisse, plusieurs centaines de milliers de personnes souffrent d'allergies provoquées par les acariens ou les moisissures, et de 200 à 300 personnes meurent chaque année d'un cancer des poumons dû au radon, gaz radioactif provenant du sous-sol.

Bien d'autres facteurs liés à l'habitat peuvent influencer sur la santé et exercer un impact sur la santé souvent aussi important que la pollution extérieure. Pourtant cette pollution domestique est peu connue, faute d'information.

C'est pourquoi la Société suisse pour la protection de l'environnement et le groupe romand de l'Association suisse d'écobiologie ont lancé en Suisse romande une campagne d'information, succédant à celle effectuée en Suisse allemande sous la respon-

sabilité de l'Institut pour la construction écobiologique SIB.

Cinq thèmes ont été choisis par des experts, en raison de leurs effets sur la santé et des solutions qu'on peut y apporter: le radon, les substances allergènes liées à l'habitat, les chimiques toxiques du bâti, les champs électromagnétiques, l'aération/ventilation.

La campagne présente les informations les plus récentes sur ces thèmes et sur les solutions disponibles. Elle s'adresse tant aux professionnels de la santé et du bâtiment qu'au grand public.

Elle met en œuvre deux moyens: soit des fiches techniques sur chacun des cinq thèmes et la tenue de conférences dans six villes de Suisse romande.

Cette campagne bénéficie du soutien financier de la Fondation suisse pour la promotion de la santé, de l'Office fédéral de la santé publique et du Canton du Jura. De nombreuses associations, dont la SIA, apportent leur soutien logistique, en participant à la diffusion du programme du cycle de conférences (voir notre *Mémento des manifestations*).

Surfer sur le « ouèbe »¹ avant de s'envoler

L'aéroport de Genève présent sur Internet

Au terme de plus d'un an de collecte d'informations tant internes que provenant de partenaires, l'aéroport international de Genève (AIG) vient de mettre en service son site sur Internet.

Il s'agit d'un outil extrêmement performant, présentant un volume considérable d'informations sur tous

les aspects du trafic aérien à Genève, tout en offrant une excellente convivialité.

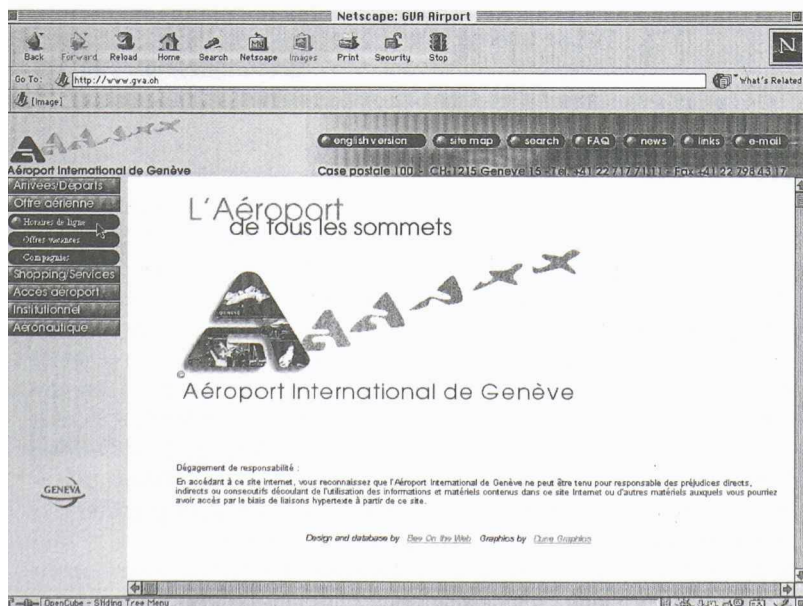
Les mouvements des avions commerciaux peuvent y être suivis en temps réel: heures prévues et effectives de départ ou d'arrivée, suppressions éventuelles, cela à l'intention des personnes conduisant un passager à l'aéroport ou allant l'y attendre.

Sans vouloir minimiser l'importance des renseignements fournis sur l'aéroport lui-même, les données permettant de préparer un voyage seront certainement de la plus grande utilité. Grâce au lien avec la banque de données du transport aérien *Amadeus*, on peut par exemple rechercher toutes les relations aériennes au départ de Genève ou y arrivant, aux dates que l'on souhaite; les propositions multiples affichées sont complétées par les tarifs correspondants, voire par l'indication de la disponibilité des places, le tout faisant l'objet d'une remise à jour permanente.

Ce site se veut également instrument de promotion de la région servant de réservoir de passagers à l'aéroport. Impossible de citer ici, ne fût-ce que brièvement, les thèmes accessibles sur et par ce site – impossible et inutile, puisque chacun peut les explorer lui-même. On trouve l'AIG sous <http://gva.ch>²

¹ Ou « ouaibe », si l'on préfère.

²GVA est le code de l'aéroport utilisé dans le trafic commercial. A noter que l'aéroport de Zurich ne peut aussi facilement utiliser le sien, l'adresse « zrh.ch » étant déjà prise par un grand bureau d'architectes zuricois...



Notes de lecture

Quand les poids lourds s'affirment

Il est piquant de constater que la Suisse est probablement le pays d'Europe où la pression sur les poids lourds routiers est la plus forte (voir les résultats de la votation sur la redevance poids lourds liée aux prestations), mais qu'elle abrite le siège de l'Union internationale des transports routiers (IRU)!

L'année dernière, l'IRU a célébré son 50^e anniversaire. Née à Genève au lendemain de la guerre, elle s'est employée – avec succès – à promouvoir le développement du transport routier dans une Europe dont le réseau de transport était largement à reconstruire. Agissant sur le plan international, elle a eu affaire à forte partie, notamment face au rail dont les réseaux étaient depuis longtemps nationalisés et bénéficiaient d'un protectionnisme dont les formes variaient fort selon les pays. Le trafic international des marchandises était entravé par les formalités douanières, ce qui a conduit à la création du carnet TIR (transport international routier), facilitant le franchissement des frontières. Autres points traités par l'IRU avec les autorités politiques et administratives concernées – nationales et internationales, en particulier celles de la Communauté européenne en devenir –, la normalisation technique tant du matériel roulant que de l'infrastructure routière.

Il est incontestable que le développement spectaculaire du transport routier a constitué un puissant moteur de la croissance économique européenne, permettant à notre continent de se mesurer à l'Amérique. L'IRU a contribué de manière efficace par son action sur le plan international à cette évolution, dont le corollaire a été le recul de la part du rail dans les transports. Face à ces activités coordonnées et volontaristes, les chemins de fer restaient confinés au rôle d'administrations dépendantes d'autorités politiques incapables d'élaborer des politiques communes de transport et de répartition modale prenant en compte tous les facteurs en cause. On peut comprendre l'opposition de l'IRU à la fiscalité et aux taxes comme outils de pilotage de la politique des transports: ce sont les gouvernements qui sont pour une bonne part responsables du manque de compétitivité du rail.

L'avènement de l'Union européenne a conduit à intensifier les efforts visant à réduire les distorsions de concurrence, que cela soit au sein d'un mode de transport ou entre la route et le rail. L'IRU est évidemment partie prenante à ces démarches, où elle constitue un partenaire de poids et un lobby puissant. Sa tâche n'est pas toujours aisée et ses postulats faciles à justifier. Si l'on ne peut que saluer son souci d'harmonisation sur les plans technique et administratif, force est de relever que ses options sociales et environnementales prêtent le flanc à la critique. Alors que l'on parle dans plusieurs pays du passage à la se-

maine de travail de 35 heures, l'IRU discute de 48 heures (moyenne sur quatre mois, avec un maximum hebdomadaire isolé de 60 heures).

C'est au nom de considérations purement économiques qu'elle rejette les aspirations écologiques à une modération du transport routier au bénéfice du rail.

Le bel ouvrage publié par l'IRU pour son anniversaire est une source inappréciable d'information sur le transport routier, aussi bien du point de vue historique que pour ce qui touche à sa conception de la coexistence des moyens de transport.

Ce livre révèle également une clé de l'efficacité de l'IRU; en effet, il bénéficie d'un volume considérable de publicité de prestige de l'industrie et de l'économie des transports, qui reflète l'appui que ces dernières apportent au lobby routier.

Comptant 160 membres actifs et associés, l'Union internationale des transports routiers est un partenaire majeur de la coordination des transports en Europe. On ne peut que souhaiter sa collaboration pour une harmonisation entre modes prenant en compte tous les facteurs, aspects sociaux et écologiques compris.

« Défis d'hier et d'aujourd'hui – Le transport routier à l'aube du 21^e siècle », un vol. relié 22 x 30 cm, 160 pages richement illustrées. Editeur: Union internationale des transports routiers (IRU), BP 44, 1211 Genève 20, 1998

Lausanne à travers ses jardins

En 1997, Lausanne a donné la parole aux jardins - les connus, mais surtout les inconnus, ceux que l'on a découvert aux coins des rues et des ruelles. Trente-quatre espaces nouveaux se sont ainsi ouverts à la poésie. Le temps d'une année, des bords du lac au centre ville, Lausanne s'est fait belle pour son public. Mais ce qui fut une fête éphémère revit aujourd'hui pour le plaisir des yeux à travers les photographies de Luc Chessex. *Lausanne Jardins, une envie de ville heureuse* mérite une place de choix dans les bibliothèques des amateurs d'art, d'urbanisme et de nature.

Le temps et l'espace

Les jardins sont aussi bien des lieux de rêve que d'expérimentations: jardins des pieds d'immeubles, cultivés par leurs habitants, jardins individuels ou collectifs, jardins au sommet des cités-dortoirs, inaccessibles à tous ceux qui ne regardent que leurs pieds, jardins publics ambitieux... La diversité est infinie, mais combien fragile et dépendante du temps et de l'espace. « L'œuvre d'un jardinier se pose en des termes différents de l'œuvre de l'architecte », écrit le paysagiste Michel Corajoud. « L'architecte, les artistes en général, constituent leurs œuvres. Tandis que le jardinier ou le paysagiste l'anticipent. Ils préparent, ils imaginent mais ne tranchent pas. »

Lausanne Jardins, une envie de ville heureuse redonne tout son sens à ces promenades d'un jour, le nez au

vent, à la découverte de ces merveilleuses créations éphémères qui nous rappellent le temps des saisons, œuvres vivantes laissant aussi peu de traces que les châteaux de sable ou les palais de glace. Et c'est peut-être bien ainsi.

Marie-Claire Lescaze

« Lausanne Jardins. Une envie de ville heureuse », sous la direction de Lorette Coen. Photographies de Luc Chessex. Un vol. 23 x 28 cm broché, 143 pages. Editions du Péribole, Lausanne, 1998. Prix: Fr. 69.-

Un chemin de fer centenaire parmi d'autres, mais pas n'importe lequel !

Ces quelques dernières années, les amateurs de chemins de fer suisses n'ont littéralement plus su où donner de la tête pour suivre les festivités, modestes ou prestigieuses, qui ont marqué le centenaire de nombreuses compagnies privées.

Cette densité festive reflète une époque exceptionnelle dans l'histoire du tourisme dans notre pays. Les beautés de la patrie chantées par notre (bien terne) hymne national se dévoilent aux visiteurs et l'avènement de l'ère industrielle en Suisse permet aux promoteurs d'offrir à nos hôtes un moyen d'aller en tout confort admirer des paysages forcément sublimes et rencontrer des indigènes forcément accueillants: le chemin de fer de montagne.

N'oublions pas que Nicolas Riggenbach avait donné l'exemple en 1870, en entreprenant au Rigi le premier chemin de fer à crémaillère d'Europe. Longtemps génératrices de crainte, voire d'épouvante, les Alpes allaient devenir des buts d'excursion appréciés. Nulle part ailleurs qu'en Suisse, le chemin de fer n'a été mis au service du tourisme avec autant de dynamisme que par les promoteurs du demi-siècle allant en gros de 1870 à 1820.

Prenons Engelberg: tapi au fond d'une vallée à l'écart des grandes voies de passage, ce village n'incitait guère le voyageur à venir y goûter dans un calme absolu le coup d'œil offert par le cirque de montagnes qui l'encerclent. Ne trouve-t-on pas, non loin du centre, un lieu-dit nommé « End von der Welt », (soit « Bout-du-Monde », avec infiniment plus de justification que son homologue genevois même il y a un siècle)? Ce sont surtout les pèlerins qui y étaient attirés par le couvent bénédictin.

Ce n'est que depuis 1850 que Nidwald – point d'arrivée de la vallée d'Engelberg, dont la partie supérieure est située dans le demi-canton d'Obwald – peut être atteint par un transport public, par bateau de Lucerne à Beckenried, puis par voiture de poste jusqu'à Stans. De 1893 à 1903, un tram électrique a relié

cette dernière bourgade au port de Stansstad, la rapprochant ainsi de Lucerne et ouvrant l'accès au funiculaire conduisant au sommet du Stanserhorn.

Parallèlement, un comité s'était constitué dès janvier 1897 pour la construction d'un chemin de fer électrique à crémaillère reliant Stansstad à Engelberg, via Stans. On rêve aujourd'hui en lisant que les travaux ont commencé en mai de la même année et que la mise en service (retardée!) a eu lieu le 5 octobre 1898...

Le choix de la traction électrique (courant triphasé 750 V, 33¹/₃ Hz) parle pour la perspicacité des promoteurs. Le tracé original a été conservé jusqu'en 1961, lorsque le pont basculant de Grünenwald (qui bloquait pour plusieurs minutes la route d'Engelberg lors du passage des trains) a été remplacé par un passage supérieur.

La situation de la compagnie s'étant gravement détériorée, le tribunal fédéral a dû en prononcer la liquidation en 1957. On ne mentionnera pas ici les péripéties qui ont conduit à décider un assainissement total avec l'aide de la Confédération. Dès 1961, c'est un matériel roulant moderne – compatible avec celui de la ligne CFF du Brünig – qui a été mis en service. Ajouté à cela, la construction du raccordement Hergiswil-Stansstad permettant de relier directement Lucerne à Engelberg (la compagnie s'appelle aujourd'hui Luzern-Stans-Engelberg LSE) a marqué une véritable renaissance de la ligne. Le parc de matériel roulant n'a cessé de s'étoffer, les gares ont été modernisées ou reconstruites, les équipements mis aux normes récentes: les nuages qui ont assombri l'horizon il y quarante ans sont bien dissipés.

Les prochaines corrections sur la partie supérieure du tracé, réduisant la rampe maximale de 246 à 105‰ sur le tronçon à crémaillère et de 50 à 30‰ sur le tronçon à adhérence, permettront à la fois de réduire les temps de parcours et d'augmenter le poids, donc la capacité, des convois.

Si j'ai choisi de traiter avec autant de détails l'histoire que raconte par le menu le livre du centenaire du LES, c'est qu'elle est représentative de celle de nombreux « petits trains » suisses, construits avec enthousiasme il y a un siècle, menacés de mort par l'avènement de l'automobile (« tous n'en mouraient pas, mais tous étaient atteints ») et fournissant aujourd'hui brillamment la preuve de leur utilité au service de la collectivité, lorsqu'on leur en a donné la possibilité.

PETER BERGER, HANS WALDBURGER, CHRISTOPH BERGER: « Bahnen nach Engelberg – 100 Jahre Schienenverkehr vom Vierwaldstätter See ins Klosterdorf ». Un vol. relié 21 x 21 cm, 252 p. avec 370 illustrations (en partie en couleurs). Editeur Minirex Verlag, Lucerne, 1998. Prix: Fr. 69.80

Jean-Pierre Weibel