

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **117 (1991)**

Heft 7

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.

CAO dans leur entreprise. Le symposium réunira des professionnels responsables de l'élaboration de projets de construction (architectes, ingénieurs civils, spécialistes des installations du bâtiment, entrepreneurs généraux), des maîtres d'ouvrage, des responsables de la gestion de l'exploitation immobilière ainsi que des représentants d'établissements d'enseignement et de services publics.

Quels sujets seront traités ?

Les conférences données lors du symposium CAO '89 étaient axées sur six sujets principaux, chacun dans un domaine spécifique. Cela a permis à quelque 700 participants d'assister uniquement aux conférences qui les intéressaient le plus et d'obtenir ainsi plus rapidement les informations désirées. Etant donné les expériences positives faites il y a deux ans, les organisateurs ont décidé de reprendre cette formule pour le symposium de cette année et proposent les sujets suivants.

16 avril : vue d'ensemble

Vue d'ensemble du marché CAO pour maîtres d'ouvrage, architectes, ingénieurs civils et spécialistes des installations du bâtiment. *Check-lists* pour la mise en application de la CAO. Perspectives et tendances du marché CAO dans les années nonante.

18 avril : échange de données

Présentation de projets de collaboration interdisciplinaire dans le domaine de la CAO. Résultats des tests d'interfaces effectués par la SIA. Propositions relatives à l'organisation des données. Discussion et questions des participants.

23 avril : maîtres d'ouvrage

Présentation de projets concernant la gestion de l'exploitation immobilière par la CAO. Expériences faites avec le «facility management». Exposé : «Scanner/Archiver». Discussion et questions des participants.

25 avril : architectes

Présentation de projets concernant l'application de la CAO dans la conception, l'étude de projets et leur exécution. Exposé sur l'animation vidéo. Discussion et questions des participants.

30 avril : ingénieurs civils

Présentation de projets concernant l'application de la CAO dans l'étude des plans de coffrages et d'armatures. Exposé sur les possibilités de mensuration par procédés numériques. Discussion et questions des participants.

2 mai : spécialistes des installations du bâtiment

Présentation de projets concernant l'application de la CAO dans le traitement des schémas, l'étude des installations et la coordination des installations de télécommunication. Exposé sur des solutions micro-informatiques en réseau. Discussion et questions des participants.

Méthode de travail

Les directeurs et les responsables des entreprises utilisant la CAO présenteront leurs expériences et proposeront des solu-

tions à des problèmes concrets. Sous la conduite de l'animateur du symposium, les participants auront ensuite l'occasion d'analyser et de discuter ces informations. Des exposés spécialisés permettront d'approfondir les questions principales. N'hésitez donc pas à poser des questions et à participer activement aux discussions...

Organisation et conduite du symposium

Comme en 1989 déjà, c'est M. Jürg Bernet, de Zoug, qui assumera l'animation du symposium. Conseiller indépendant en systèmes CAO, M. Bernet jouit d'une longue expérience de l'introduction et de l'application de systèmes CAO. Les participants au symposium CAO '89 ont apprécié non seulement son choix judicieux des quelque 40 conférenciers, mais également sa manière d'animer les discussions tout en mettant l'accent sur les questions qui se posent au niveau de la pratique.

Inscriptions

Le nombre des participants est limité. Par manque de place au symposium CAO '89, il avait fallu refuser des inscriptions. Pour 1991, les inscriptions seront acceptées jusqu'au 22 mars 1991¹ et traitées selon leur ordre d'arrivée. Les membres des associations qui patronnent le symposium bénéficieront de prix réduits. Pour de plus amples renseignements, veuillez vous adresser au secrétariat général de la SIA, tél. 01/201 1570 ou au secrétariat de la SCGA, tél. 01/257 5257.

¹ Nous regrettons que des problèmes de traduction aient empêché de publier plus tôt la présente annonce. *Rédaction*

Sections

SVIA

Candidatures

M. *Bernard Bolli*, architecte, diplômé EPFL en 1970.

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

M. *Alberto Daniel*, architecte, diplômé EPFL en 1987.

(Parrains : M. J.-M. Bosshard et M^{me} C. Liebermann.)

M. *Hermann Fleischer*, ingénieur civil, diplômé Fachhochschule Rheinland-Pfalz à Coblenz en 1982.

(Parrains : MM. H. Vonlanthen et A. Reolini.)

M^{me} *Christine Kamm*, architecte, diplômée EPFL en 1989.

(Parrains : MM. A. Porta et N. Tardin.)

M. *Yves Saillard*, ingénieur civil, diplômé Ecole nationale des Ponts et Chaussées en 1947.

(Parrains : MM. M. Cosandey et J.-C. Badoux.)

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 SVIA, dans un délai de 10 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

Dérapiage incontrôlé

On peut chipoter sur la part du trafic automobile dans la pollution de l'atmosphère en Suisse, mais on ne peut nier qu'elle est significative et mérite attention.

Certes, les progrès techniques – imposés par les réglementations – ont diminué la production spécifique et freiné la production totale d'émissions nuisibles à l'environnement. Avant l'essor du catalyseur, la recherche d'un abaissement de la consommation spécifique avait déjà contribué à cette évolution encourageante. Il n'en reste pas moins que le volume du trafic routier dans notre pays ne permet pas de relâcher les efforts visant à réduire l'impact de l'automobile sur l'environnement.

C'est dans cette optique que le conseiller fédéral Flavio Cotti – estimant favorable le contexte socio-politique – propose rien moins que l'élimination en quatre ans de toutes les voitures dépourvues de catalyseur, soit un demi-million de voitures (10-15% du parc, la contre-valeur de 2 à 3 milliards de francs). « Bravo ! » applaudiront les écologistes.

Mais à y regarder de plus près, cette mesure pourrait bien être anti-écologique. Passons sur le problème technique présenté par le démantèlement et le recyclage (on ne saurait faire moins, n'est-ce pas, que de recycler ce tas de précieuse ferraille). On estime l'énergie nécessaire à la fabrication d'une voiture (avec les émissions correspondantes de la part de l'industrie automobile) équivalente à celle consommée pendant 10 000 à 15 000 kilomètres. En d'autres termes, la retraite prématurée de 500 000 voitures et leur remplacement équivaldrait au bas mot à parcourir de 3 à 4 milliards de kilomètres en plus ! Si l'on admet que toute consommation d'énergie est accompagnée de dégagement de gaz ou d'autres matières nuisibles, c'est un beau score pour l'idée de M. Cotti !

A sa décharge, il faut dire que les voitures se construisent assez loin de chez nous : les émissions de l'industrie japonaise ne nous touchent guère, pas plus que l'impact du transport des quelque 200 000 à 300 000 voitures supplémentaires importées du Japon. Les élections nationales de cet automne sont évidemment bien plus proches des préoccupations de notre monde politique. L'accueil favorable fait à cette aberration par une fraction importante de nos concitoyens (prêts à imaginer notre air redevenu pur par un coup de baguette magique et surtout sans douleur pour eux-mêmes) illustre les pathétiques lacunes d'information du grand public, dépassé par la complexité des problèmes techniques de la vie contemporaine, incapable d'évaluer l'ensemble des conséquences d'une mesure a priori séduisante. Comment dès lors vouloir expliquer que la disparition « naturelle » des voitures sans catalyseur ne prendra que peu d'années de plus, tout en freinant quelque peu la consommation d'énergie de notre monde ?

Jean-Pierre Weibel