Emblématique d'une époque?

Autor(en): **Perret, Jacques**

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **137 (2011)**

Heft 22: **Projet Poya**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

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.

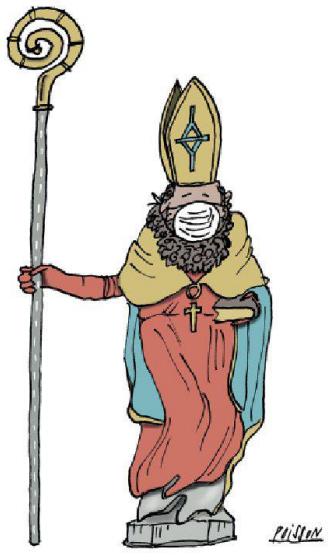
Haftungsausschluss

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

Emblématique
d'une époque ?



Le projet Poya offre une palette variée du champ d'action de l'ingénieur civil et souligne la place de ce dernier dans le développement d'une société moderne. Tout d'abord, en ayant pour objectif de délester le quartier historique de la Cathédrale de son important trafic actuel, il traite de la mobilité, une problématique dans laquelle l'ingénierie tient un rôle capital. Ensuite, en plus du splendide pont haubané qui marquera définitivement le paysage de l'agglomération fribourgeoise et viendra s'ajouter à la prestigieuse liste des ponts qui entourent la ville[1], les travaux comprennent aussi un tunnel, une tranchée couverte (dont le tracé passe sous une voie CFF en service), un giratoire souterrain, ainsi que le réaménagement et l'adaptation d'infrastructures routières existantes. Des réalisations pour lesquelles, à l'instar de ce que montrent les articles du présent dossier, la créativité de l'ingénieur est essentielle.

Cependant, le projet montre aussi indirectement la complexité fascinante, mais souvent désarmante de notre époque. En effet, en touchant aux questions de mobilité, il illustre les énormes difficultés auxquelles la société moderne est confrontée lorsqu'elle cherche à concilier des contradictions fondamentales : dans le cas présent, savoir comment garantir l'accroissement de la mobilité – jugée incontournable par une majorité d'entre nous – sans en subir les conséquences négatives. Et, comme c'est souvent le cas, la solution mise en place privilégie surtout le traitement des effets, nous accordant l'économie d'une véritable interrogation sur des causes dont la suppression impliquerait des changements probablement moins confortables que le simple emprunt d'un nouvel itinéraire routier.

Autre aspect peut-être plus troublant du projet : la durée totale qu'aura nécessité sa concrétisation. Quand on sait que le délai accordé aux mandataires et aux entrepreneurs pour la réalisation des chantiers ne cesse de se réduire, on constate que, de nos jours, c'est surtout au niveau des prises de décision et des démarches administratives que les projets ambitieux, même urgents, sont les plus pénalisés.

Une situation qui laisse sans doute songeurs les Saints de la Cathédrale St-Nicolas, dont les visages, sculptés dans des pierres rongées par la pollution automobile, s'effacent paisiblement.

Jacques Perret

[1] Voir *TRACÉS* n°5/2002 du 6 mars 2002