

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 119 (1993)
Heft: 14

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

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

Récession, Etat, grands travaux, infrastructures

Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

Lingénieurs et architectes suisses se présente aujourd'hui sous un volume inhabituel, pour participer à un événement mémorable. En effet, ce 26 juin 1993, les réseaux autoroutiers suisse et français seront enfin reliés, grâce à la mise en service du contournement de Genève, auquel sont consacrés les articles qui suivent.

L'infrastructure des transports suisses en est-elle pour autant complète? Certes non: tant la route nationale N1 dans la Broye que la N5 sur les rives du lac de Neuchâtel attendent encore leur achèvement.

Par ailleurs, le réseau ferré de notre pays a un besoin urgent que soient réalisés Rail 2000 et les NLFA.

Dans la conjoncture actuelle, il ne s'agit pas seulement de compléter l'équipement de la Suisse, mais également d'apporter des éléments de compensation à des industries et à des travailleurs secoués par les à-coups d'une récession dont on prévoit mal l'évolution. Mieux vaut verser des salaires que des indemnités de chômage. Il n'est pas question de perpétuer un état de surchauffe dans le domaine de la construction, mais de maintenir la capacité – en termes de qualité et de quantité – nécessaire à un fonctionnement satisfaisant de la maison helvétique.

Nonobstant le catastrophisme de mise quant aux finances de l'Etat, on peut estimer que ce dernier a encore les moyens, même au prix d'un endettement légèrement accru (en période de baisse des taux d'intérêt), d'exercer une action anticyclique sur la conjoncture. Il convient de réaliser les tâches reconnues d'une utilité incontestable, d'une part, et d'éviter des démantèlements difficilement réversibles, d'autre part.

Au moment où sont mises en service des infrastructures aussi remarquables (et coûteuses) que la RN1a à Genève ou la traversée de Neuchâtel par la RN5, on ne peut qu'être choqué par la frénésie mise par les CFF au démantèlement de certaines lignes, qui sont pourtant des éléments intégrés dans un réseau national, dont on n'a même pas estimé quelles exigences lui seront posées demain. Pour des économies (même pas prouvées!) à courte échéance, la direction générale de la régie s'exerce au jet du boomerang.

Lorsqu'en décembre dernier, le vice-directeur de l'Office fédéral des transports a été nommé directeur général des CFF, contre l'avis du conseil d'administration, d'aucuns ont voulu voir dans sa personne le sous-marin de cet office au sein de la régie. Aujourd'hui, force est de constater une erreur d'appréciation: les dernières décisions concernant le trafic régional indiquent qu'il s'agit en réalité d'un torpilleur. Ce ne sont pas les autorités des cantons et des régions concernés qui me contrediront.