

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **120 (1994)**

Heft 5

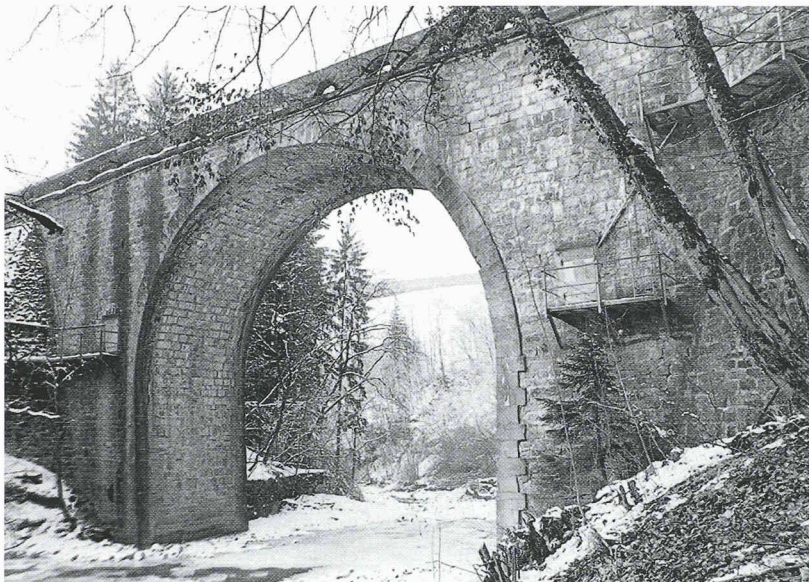
PDF erstellt am: **17.09.2024**

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.



Le pont de Fégire

Démolition du pont de Fégire

Profonde déception de la Société d'Art Public

La Société d'Art Public a pris connaissance avec une grande déception de l'arrêt du Tribunal fédéral qui scelle la décision de démolir le pont historique de Fégire sur la Veveyse, entre Saint-Légier-La Chiésaz et Châtel-Saint-Denis.

Elle regrette que la Cour suprême n'ait pu examiner que les aspects de la procédure et n'ait pas pu entrer sur le fond de la question, alors qu'un expert historien était parvenu à la conclusion suivante lors de son estimation de cet ouvrage d'art: «Le pont de Fégire revêt un très grand intérêt à plusieurs égards: situation, histoire, techniques et constructeurs, recherche esthétique, dont un élément peut-être assez original en ce qui concerne les parapets. Il serait donc nécessaire d'en compléter l'étude. Ce pont affirme fortement sa présence dans le paysage au milieu duquel il s'élève et dans la perspective du pont de l'autoroute. Malgré les problèmes de restauration que va causer la [pierre], il faudrait absolument trouver les moyens de le conserver».

Par ailleurs, l'ingénieur spécialiste des ponts auquel la Société d'Art Public s'était adressée, avait proposé une solution détaillée de réfection du pont, dont le coût s'élevait à Fr. 1 000 000.–, contre Fr. 4 400 000.– que coûtera la construction d'un nouveau pont. On aurait aimé que l'Etat de Vaud étudie avec attention cette alternative¹.

C'est donc de nouveau à la destruction d'un témoin historique et architectural important que nous assisterons ces prochains mois.

Fidèle à sa ligne de conduite, la Société d'Art Public s'incline et tient à faire savoir que si elle s'est battue avec conviction pour le pont de Fégire; par contre, elle a refusé d'abuser d'artifices de procédure sans rapport direct avec le fond de l'affaire.

¹Une économie de près de 3 millions et demi de francs paraît pourtant digne d'intérêt, en un temps où l'on nous dépeint sous un sombre jour l'état des finances de l'Etat de Vaud.

Avant un scrutin fédéral

Les imbrications de la technique et de la politique

Initiative des Alpes

Le lancement de cette initiative traduit l'inquiétude grandissante de larges milieux quant à un développement incontrôlé du transit routier des marchandises par la Suisse, ainsi que le souci de voir honorés les sacrifices financiers demandés par la réalisation des nouvelles lignes ferroviaires alpines. Il s'agit de garantir que ces dernières préviennent réellement une noria incontrôlée de poids lourds à travers les Alpes.

En décidant à trois semaines du scrutin un allègement des restrictions frappant les convois routiers de plus de 28 tonnes, le Conseil fédéral, pourtant opposé à l'initiative, semble vouloir offrir un argument de plus à ses promoteurs!

Le Comité central de la SIA s'est penché attentivement sur l'opportunité d'émettre une recommandation de vote à ce sujet. Au terme d'un texte très dense paru dans *Schweizer Ingenieur und Architekt* du 3 février dernier, le professeur Benedikt Huber, membre du CC, nous apprend que ce dernier approuve les buts visés par l'initiative, c'est-à-dire le transfert de la route au rail du trafic de marchandises en transit, mais renonce à une recommandation à ses membres; il n'est en effet pas convaincu par le moyen proposé pour atteindre cet objectif.

Loi sur la navigation aérienne

Cet objet soumis au référendum est également de caractère technique. En effet, outre ses aspects juridiques et politiques, la nouvelle loi veut donner un cadre cohérent, sur le plan national, au contrôle et au développement de l'aviation dans l'intérêt général. Cet objectif implique certes des restrictions par rapport aux possibilités de recours actuelles contre des aménagements d'aéroports. Si l'on se souvient d'un jugement aberrant du Tribunal fédéral, attribuant la souveraineté illimitée vers le haut au propriétaire d'un terrain voisin d'un aéroport, ou si l'on considère la situation des recours contre les nouvelles lignes de *Rail 2000*, on ne saurait blâmer les efforts visant à éviter à l'avenir ce genre d'absurdités.

On eût évidemment souhaité que le Comité central de la SIA examinât également cet objet, tant il est vrai que la navigation aérienne constitue un outil essentiel à la présence suisse dans le monde, autant qu'à la vie des plus dynamiques des industries suisses. Toutefois, ce projet étant beaucoup moins contesté que l'initiative des Alpes, on comprend que le CC ait concentré ses réflexions sur cette dernière.