

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **122 (1996)**

Heft 3

PDF erstellt am: **27.06.2024**

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.

Un pays en panne ?

Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

11

La vocation de notre revue étant technique et scientifique, elle ne s'engage sur le terrain politique que quand le présent et l'avenir de nos professions sont concernés par des décisions ou des absences de décisions politiques.

On ne reconnaît plus le rôle que les ingénieurs et les architectes ont à jouer dans la vie du pays, en tant que créateurs. Leur image s'est détériorée au bénéfice de nouvelles « stars », dispensant leur éclat dans le domaine de l'économie. Dites *Swatch*, on vous répondra Hayek. Qui donc sait le nom des créateurs du concept de cette montre ou des auteurs de son design ?

Il s'en est fallu de peu que les crédits de recherche de la Confédération subissent une douloureuse coupure devant les Chambres, et donc que soit fermée l'une des portes de notre avenir.

Par le jeu de mécanismes économiques et fiscaux subtils autant qu'efficaces, on s'enrichit aujourd'hui très vite par des opérations financières plutôt qu'en créant et en conduisant une entreprise.

Dès qu'il s'agit de faire, de construire quelque chose, les processus de décision se bloquent, les responsables politiques s'effarouchent.

Que les ouvrages en discussion soient d'une importance capitale sur le plan régional, national ou international ne change rien à la chose.

Sans me prononcer sur la nécessité de la traversée de la rade à Genève ou sur la solution à retenir, j'estime qu'une décision est indispensable après des décennies de tergiversation¹.

Le froid qui souffle sur les négociations de Bruxelles entre l'Union européenne et la Suisse n'épargne pas les problèmes de transport et nous rappelle que les engagements internationaux ne peuvent pas être respectés à bien plaisir. Les NLFA sont une solution acceptée par nos partenaires, pour autant qu'elles soient disponibles à temps. Or que voyons-nous ? L'axe du Saint-Gothard, chéri par les notables du Triangle d'or, vient d'être pris sous le feu nourri parallèle des Uranais et des Tessinois : la prise en compte de leurs revendications (sur la légitimité desquelles je ne me prononcerai pas) ferait sauter tous les fusibles d'une construction financière fragile et déjà révisée. L'étape la moins contestée sur le terrain, la ligne de base du Lötschberg, sert de cible privilégiée à des cercles que ne réunissent que des intentions négatives, et non des réflexions constructives.

Entre-temps, le chômage et la stagnation économique continuent d'être des sujets de préoccupation le long de ces deux axes...

Une réponse aux pressions de Bruxelles pourrait être apportée par le renoncement partiel ou total - contraire à la volonté populaire exprimée par l'acceptation de l'initiative des Alpes - à la limite des 40 t pour les convois routiers en transit. Quoi que l'on pense de cette libéralisation, force est de reconnaître qu'il n'est pas possible à la fois de repousser la réalisation des NLFA aux calendes grecques et de s'accrocher à la limite des 28 t. Il ne s'agit pas seulement de choix idéologiques à faire, mais de décisions contraignantes à prendre, avec les conséquences qu'elles comportent. Les NLFA coûteront cher, nous le savons. L'ouverture sans restriction de nos routes aux 40 t nécessiterait également d'importants travaux. Dans un cas comme l'autre, tout retard sera coûteux, sans que soit éliminée pour autant l'obligation de tenir les engagements de l'accord de transit ou de respecter les dispositions de l'initiative des Alpes. Notre pays serait-il en panne ?

Le présent éditorial était déjà composé lorsque l'on a appris, au terme de la consultation sur le financement des NLFA, que la votation sur cet objet allait de nouveau être retardée et n'aurait pas lieu avant 1997.

On peut donc affirmer que les probabilités de disposer d'au moins une transversale alpine lors de l'entrée en vigueur de l'initiative des Alpes vont diminuant de mois en mois. Un bel exemple des pannes qui menacent le bon fonctionnement de notre pays.

¹En 1956, lors d'un stage au Département des travaux publics genevois comme étudiant EPFZ, j'ai abondamment entendu parler des dilemmes qui avaient déjà une longue histoire et attendent aujourd'hui encore une décision !