Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 122 (1996)
Heft: 3

Sonstiges

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

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

Un pays en panne ?

Par Jean-Pierre Weibel, rédacteur en chef

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 tergiversation[1].

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 plaire. 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.

---

[1]En 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 !