

Zeitschrift: Domaine public
Band: - (1985)
Heft: 779

Artikel: Histoire d'eau : Orbe à l'heure européenne [à suivre]
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1017709>

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: 15.10.2024

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

Aller simple Yverdon

Le transfert des activités de l'usine HPI Sainte-Croix à Yverdon-les-Bains n'a pas été une surprise pour tous ceux qui suivent et vivent la vie de l'entreprise du Nord vaudois. Ce «déménagement» — qualifié de «processus inéluctable» par son tout récent ex-directeur — était prévu depuis un an au moins (cf. conférence de presse du 13 juin 1984).

A cette même période, la direction d'HPI s'était engagée à trouver des solutions pour maintenir les postes de travail de Sainte-Croix. L'usine du lieu devait être transformée en un complexe industriel indépendant d'Yverdon. La direction avait même

annoncé qu'elle avait trouvé «beaucoup de clients potentiels» à l'étranger, les partenaires faisant défaut dans notre pays. Il s'agissait entre autres de reprendre des activités abandonnées par HPI, comme le décolletage, par exemple. Pas forcément infondées, ces promesses rassuraient les ouvriers sur leur avenir professionnel à Sainte-Croix et permettaient à la direction de compter sur une force de travail «normale»: pas de baisse de productivité par découragement.

Aujourd'hui, HPI quitte Sainte-Croix sans solution de rechange pour ses quelques trois cents ouvriers. Prendront-ils l'avenir de leur région en main? Y croiront-ils? Pas facile, l'apprentissage de la responsabilité lorsqu'on a été écarté des décisions vitales pendant des générations. Un handicap supplémentaire pour Sainte-Croix.

BCG

Le virus bancaire

Bien sûr, les malversations représentent un risque permanent pour une banque. Les méthodes de contrôle les plus sophistiquées ne désarmeront pas l'ingéniosité de l'esprit humain. Et ce n'est pas l'informatisation des services bancaires qui arrangera les choses. Dans cette perspective, la douzaine de millions dont la Banque hypothécaire du canton de Genève (BCG) s'est fait délester avec l'aide d'un sous-directeur ne constitue ni une catastrophe financière ni un coup mortel pour la réputation de l'établissement.

Par contre la manière dont la BCG — appréciez au passage le sigle choisi qui tend à accréditer l'idée qu'il s'agit d'une banque cantonale — a géré cette affaire est pour le moins problématique. Le sous-directeur impliqué a été rayé de l'organigramme de la banque à fin 1984 déjà. La direction était donc au courant des agissements de son collaborateur depuis plusieurs mois. Sans qu'une plainte soit déposée. On reconnaît là une attitude caractéristi-

que des banques: en cas de pépin la première règle c'est d'éviter les vagues; on cherche à résoudre les problèmes en famille. Une justice parallèle en quelque sorte. Alors que le moindre vol à l'étalage conduit illico son auteur en prison.

Rapports avec l'opinion publique. Ici aussi la BCG illustre jusqu'à la caricature le mépris du monde bancaire à l'égard de l'information. Les habitués du Palais de justice étaient au parfum depuis quelques semaines déjà, donc les journalistes aussi. Mais la direction avait fixé la date à laquelle le public aurait le droit de savoir. «Le Courrier», seul journal genevois à puiser ses informations locales ailleurs que dans les communiqués officiels, a fait son travail; il n'a pas attendu le feu vert de la BCG. Ce qui lui a valu d'être montré du doigt par la direction de la banque lors de la conférence de presse.

M. Delaraye est un banquier dynamique, chacun le reconnaît. Qu'il s'occupe donc de sa spécialité, et peut-être un peu plus de l'organisation de sa banque. En matière d'information, il n'a de leçon à donner à personne. Tout au plus serait-il avisé d'en prendre.

HISTOIRE D'EAU

Orbe à l'heure européenne

Un canal du Rhône au Rhin: une idée intéressante dont, mis à part quelques convaincus, plus personne ne parle avec conviction. C'est que les problèmes qu'il pose sont loin d'être résolus.

Le Conseil fédéral lançait à fin décembre 84 une procédure de consultation au sujet de la protection du tracé des voies navigables. L'avant-projet de loi remis à cette occasion aux organismes intéressés précise les tâches de la Confédération qui doit veiller «à réserver les terrains nécessaires pour permettre l'aménagement ultérieur des voies navigables pour la navigation de marchandises et de passagers en liaison avec le réseau européen des voies navigables». Vocation européenne donc pour ce canal.

Or, le commentaire technique nous apprend que les voies concernées par la loi sont «la section du Rhin de Bâle à Rheinfelden, liée déjà au réseau européen des voies navigables. Sont mentionnés en outre le Rhin supérieur de Rheinfelden à l'embouchure de l'Aar, l'Aar de son embouchure dans le Rhin jusqu'au lac de Bienne, les lacs de Bienne, de Neuchâtel et de Morat ainsi que les canaux de liaison entre ces lacs». On constate avec étonnement que le tracé s'arrête au «canal de navigation du lac de Neuchâtel à la zone portuaire d'Orbe»!

Mais ce n'est pas tout. Comme le souligne Michel Béguelin dans «Le Cheminot» de cette semaine, le problème le plus lourd est celui de Brougg qui s'oppose au projet, notamment parce que la traversée de la localité nécessiterait le creusement d'un tunnel sous la vieille ville. Et, en arrière-plan, une question de fond. Un canal, pour transporter quoi? L'évolution industrielle de notre pays restreint considérablement les transports importants et volumineux.

On attend aujourd'hui les résultats de la procédure de consultation. L'idée d'un canal ouvrant notre pays sur l'Europe n'est donc pas (encore) enterrée. A suivre.