

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 122 (1996)
Heft: 20

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: 22.05.2025

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

Construire : mais pourquoi ?

*Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef*

359

Entrepreneurs et syndicats de la construction se sont unis pour constater la dramatique crise de l'emploi frappant leur branche et demander aux pouvoirs publics d'y promouvoir une réactivation. Le chômage explique cette démarche, mais ne la justifie pas à lui seul. Construire, d'accord, mais pourquoi ? Et d'abord, pourquoi a-t-on autant – trop – construit dans un récent passé ?

Pour réaliser un rêve, par exemple celui de son propre toit : encouragés par des banques prodigues en crédit, beaucoup se sont lancés dans cette belle aventure sans s'arrêter à la modestie de leurs fonds propres. Hausse des taux et perte d'emploi ont souvent conduit au cauchemar, les privant de leur home et leur laissant une lourde dette.

Pour investir « dans la pierre » : les mêmes banques ont permis que soient mis sur le marché d'immenses locaux administratifs ou commerciaux, aujourd'hui désespérément vides et auxquels viennent s'ajouter ceux rendus disponibles par la récession.

Pour doter le pays des infrastructures dont il a besoin : mais avec quelles lenteurs ! Ce n'est qu'à l'aube du XXI^e siècle que sera à peu près achevé le réseau routier entrepris plus d'un tiers de siècle auparavant. Entre-temps, un trafic croissant inéluctablement fait craquer sur toutes les coutures une partie de ce réseau routier.

Heureusement, on a beaucoup construit intelligemment et bien : c'est ainsi, par exemple, que notre rédaction est à deux pas du site où voisinent EPFL et Université de Lausanne, enfin logées dans des bâtiments répondant aux exigences d'un enseignement et d'une recherche modernes. Grâce à une volonté politique judicieusement appliquée, elles sont aussi desservies par l'un des plus modernes transports publics de Suisse. On pourrait multiplier de tels exemples positifs.

Ce n'est pas de la charité qu'a besoin aujourd'hui le secteur de la construction, mais de projets politiques clairs, menés de façon volontariste, présentés de façon non pas à focaliser les oppositions les plus diverses, mais à rassembler un maximum d'exigences communes, en fonction de besoins largement reconnus, selon un point de vue plus élevé que l'intérêt local ou régional. Un pays comme la Suisse représente bien plus que la somme de ses communes ou de ses cantons.

On pourrait enfin admettre qu'il serait rationnel d'achever le réseau autoroutier dans les délais matériellement les plus brefs possibles, plutôt que de le saucissonner à l'infini. Je n'arrive pas à croire impossible de mettre en service la N5 à temps pour l'Expo 2001 (quel que soit l'effort que l'on consentira pour les transports publics, il ne sera en effet pas possible de se passer de la route à cette occasion).

Et les NLFA ? Les remous provoqués par certains milieux zurichois auront-ils fait oublier :

- a) que l'accord de transit et l'application de l'initiative des Alpes imposent des dates-butoirs qui devraient interdire tout attermolement ;
- b) que même l'Union européenne – réalisant les conséquences à terme de l'encombrement croissant des voies de transit et peut-être de l'inéluctable épuisement du pétrole (on parle d'un sursis d'une quarantaine d'années) – se préoccupe du transfert de la route au rail du trafic marchandises à longue distance.

Cela signifie que l'heure n'est pas au choix entre le Lötschberg et le Saint-Gothard, mais à la mise en œuvre du concept NLFA en réseau de façon optimale, dans le temps et financièrement. Les professionnels de la construction le savent : il y a là matière à sauvegarder aussi bien des emplois qu'un savoir-faire de très haut niveau.