

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 118 (1992)
Heft: 24

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: 30.03.2025

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

Par Jean-Pierre Weibel
rédacteur en chef

De l'art de cuire dans son propre jus 471

Il est toujours vexant de reconnaître qu'on a été l'artisan de son propre malheur, spécialement lorsque ce dernier se révèle être l'une des conséquences de ce que l'on considérerait comme une réussite.

C'est ainsi que l'industrie automobile japonaise, dont l'inventivité et la productivité font les nuits blanches de maints constructeurs européens, commence à connaître des difficultés imprévues, notamment quant à leur cause. On sait que les Japonais sont notamment passés maîtres dans le domaine de la livraison des fournitures selon le principe «just in time», d'où une rationalisation technique et économique appréciable pour tous les intervenants. Comme nous l'apprend le *Journal de Genève et Gazette de Lausanne* dans son édition du 8 octobre, voilà que ce système se grippe; la raison ne manque pas de piquant, puisque c'est l'encombrement croissant des routes japonaises qui retarde de plus en plus les livraisons. Or la cause première de cet engorgement est à rechercher dans la popularité grandissante de l'automobile, qu'un prix modéré, acquis grâce à la rationalisation, met désormais à la portée de tout un chacun, et dans un haut niveau de fiabilité, qui garantit une disponibilité élevée des véhicules!

Il y a de quoi faire réfléchir nos transporteurs routiers suisses – mais sont-ils capables de voir au-delà de leur intérêt immédiat? Ils viennent d'exiger pour leurs propres convois de 40 t l'accès au corridor routier à travers la Suisse, consenti pour certains cas spéciaux, et ils demandent l'abandon par les CFF de toutes les prestations non rentables. Ce sont là d'excellents moyens d'arriver plus vite encore à la saturation de nombre de nos routes, spécialement aux abords des localités – souvenons-nous que le trafic régional des CFF est largement déficitaire –, donc de pénaliser ces mêmes transporteurs routiers.

La liberté a longtemps constitué un argument en faveur de la voiture privée (comme on pourra bientôt le lire dans ces colonnes, le charme continue d'agir au point de créer des mythes dont il est possible de chiffrer la marge d'erreur, notamment celui du temps qu'on croit gagner en utilisant sa voiture). On nous annonce l'asphyxie de la route entre Genève et Lausanne pour 1995, tout en relevant que le train est également arrivé à la limite de sa capacité. Pour la première, le remède serait simple: augmenter le nombre d'occupants par voiture de pendulaire, ce qui est plutôt difficile à traduire dans les faits. Pour le second, faute de pouvoir augmenter la fréquence, on peut toujours recourir aux voitures à deux niveaux, selon une formule qui a fait ses preuves en France et aux Pays-Bas, par exemple. En outre, à plus long terme, la réalisation de la troisième voie entre Genève et Lausanne permettra un horaire plus dense.

Cela dit, il faut bien constater que ce problème des pendulaires résulte d'un exode vers la campagne, cette aire de liberté. Mais comment encore en jouir pleinement, lorsqu'on passe une à deux heures par jour dans des embouteillages routiers ou dans des trains bondés? On suivra donc avec attention et sympathie tous les efforts consacrés à rendre à la ville sa fonction d'habitat plaisant, qu'elle a malheureusement en grande partie perdu. Aux urbanistes et aux architectes de nous en restituer les charmes, avec la complicité bienveillante des autorités.