

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 138 (2012)
Heft: 09: Infrastructures

Vorwort: Différences d'attitude
Autor: Perret, Jacques

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.](#)

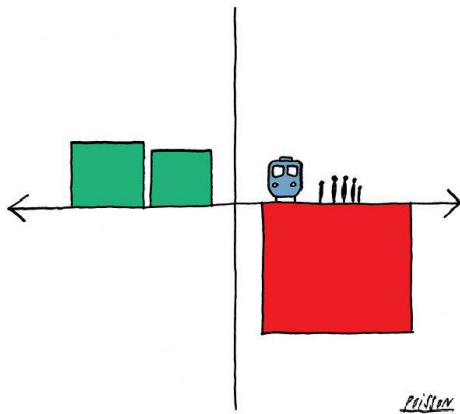
Terms of use

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: 16.03.2025

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

Différences d'attitude



Les deux projets d'infrastructures que nous abordons dans ce dossier s'opposent sur plusieurs points. D'un côté, en Suisse alémanique, un projet d'aménagement ferroviaire en milieu urbain destiné principalement à l'amélioration des déplacements à l'intérieur de la Suisse : la *Durchmesserlinie* doit remédier à des inconvénients nés de la configuration en cul-de-sac de la gare centrale de Zurich. De l'autre, une nouvelle liaison routière dans un territoire romand à vocation agricole : la route H144 facilitera la circulation autour du lac Léman par sa rive sud. Analyse positive de cette opposition : dans notre pays, on diversifie intelligemment les moyens attribués à la mobilité. Analyse plus sarcastique : la sensibilité, notamment en matière de transports publics, n'est pas la même partout.

Au-delà de ce constat non dénué d'ironie, le rapide avancement des travaux du côté de Zurich ne peut manquer d'interpeller alors que les deux principales villes lémaniques envi-

sagent à leur tour de sérieusement modifier la configuration de leurs gares. Contrairement au choix effectués à Zurich, les projets lausannois et genevois actuels prévoient des interventions en surface¹, qui offrent toutes deux l'étonnant corollaire d'aboutir à la démolition de nombreux logements dans des quartiers qui fonctionnent plutôt bien. S'il n'est pas possible d'ignorer les aspects financiers en faveur de ces solutions, on peut se demander pourquoi cet argument n'a pas pesé plus lourd pour l'aménagement en cours à Zurich, pourtant devisé à quelque deux milliards de francs. Probablement d'abord parce que les avantages fonctionnels d'une solution essentiellement souterraine étaient évidents. Ensuite parce que les décideurs zurichois ont affiché une attitude confiante consistant à aller de l'avant, ceci en dépit de réelles incertitudes financières.

L'histoire montre que, tôt ou tard, on finit par oublier les problèmes de financement des grands projets d'infrastructures si le résultat est à la hauteur des attentes. Comme à Zurich, les travaux qui seront entrepris dans l'arc lémanique s'inscrivent dans une perspective à long terme, avec pour conséquence que tout mauvais choix quant à leur nature pénalisera plusieurs générations d'usagers. N'y aurait-il dès lors pas certaines raisons de s'inspirer de l'attitude adoptée il y a quelques années sur les bords de la Limmat ? En gardant à l'esprit qu'investir dans des infrastructures en période de crise a quelque chose de très réjouissant : en dépit de la morosité grandissante, un avenir reste possible.

Jacques Perret

¹ Un choix arrêté et semble-t-il justifié à Lausanne (il s'agit avant tout d'élargir des quais), mais qui va vraisemblablement être l'objet de nouvelles discussions à Genève.