Zeitschrift: Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts du Jura

Band: 39 (1968)

Heft: 2

Artikel: Les problèmes d'infrastructure, une spécialité suisse

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-825216

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: 24.12.2025

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

l'autoroute. Le trafic local est donc important. Une étude a été faite sur l'origine et la destination des utilisateurs de chaque jonction. Il ressort qu'il y a toujours un gain de temps, une consommation de benzine et une usure réduites de la voiture, et un gain de sécurité. Même la jonction la moins utilisée, celle d'Alaman, permet de réaliser une économie considérable. Les avantages n'en sont que plus grands pour les autres jonctions. De plus, il y a peu d'accidents aux jonctions.

Le problème de la prévention des accidents

En Suisse, la moyenne des accidents par km/voiture sur les autoroutes est identique à la moyenne des pays d'Europe. En revanche, la moyenne de ces accidents par km/voiture sur les autres routes (routes normales) est le double de la moyenne européenne. Il est donc bien évident que les autoroutes réduisent le nombre des accidents par km/voiture. Mais d'autres mesures s'imposent : aux Etats-Unis il y a deux fois moins d'accidents depuis que des limitations de vitesse ont été imposées sur les autoroutes. Les limitations de vitesse sur les autoroutes en Europe et en Suisse notamment sont devenues indispensables ; c'est une question d'éthique.

Les problèmes d'infrastructure, une spécialité suisse

Au début de notre siècle, bien des constructeurs suisses commandaient pour l'Europe orientale les équipements les plus modernes, réalisés dans les meilleurs matériaux, sans beaucoup s'occuper de l'importance des sommes investies. Depuis lors, les circonstances ont bien changé. Quand on parle de qualité, on sous-entend également le prix. Il doit correspondre à la fois à la valeur des installations et tenir tête à la concurrence. Il doit aussi tenir compte de la puissance d'achat de l'investisseur et des buts qu'il poursuit. La qualité, dans le sens large qu'a pris ce terme, sous-entend encore d'autres éléments, tels que les délais de livraison et de paiement. Souvent, les concurrents étrangers peuvent offrir des conditions de paiement plus avantageuses que la Suisse, lorsqu'à une commande est liée une question de prestige national.

Néanmoins, nos entreprises obtiennent toujours encore d'importantes commandes de machines, aussi bien que d'infrastructures qu'exige leur installation. Car elles ont une grande expérience dans la solution de problèmes difficiles dans ce domaine. Les constructions qu'elles ont dû réaliser dans notre propre pays les ont souvent mises en face de situations si compliquées qu'elles ont acquis, dans ce secteur, une très grande expérience. Il suffit, par exemple, de songer à la construction de nos grandes usines électriques et de leurs barrages. L'opinion publique ne réalise guère que les spécialistes des consortiums

ont dû discuter et négocier souvent pendant des mois et des années avant la construction d'un barrage ou d'un réseau collecteur.

Aujourd'hui, l'aménagement de notre réseau routier national oblige également les grandes entreprises de construction du pays à faire appel à des spécialistes de premier ordre pour la planification des travaux et le calcul de leur coût, pour les discussions avec les spécialistes des autres firmes du consortium, avec les représentants des fournisseurs, ainsi qu'avec le maître de l'œuvre. C'est ainsi qu'elles arrivent à maintenir le principe suisse de « qualité » au sens large du terme. Tous les efforts qu'elles consentent leur permettent d'accroître une expérience qui peut également leur servir pour des ordres de l'étranger.

La construction des infrastructures nationales exige beaucoup de souplesse. Il faut, pour chaque cas, trouver des solutions plus ou moins inédites. La manière de construire et les machines utilisées ici ne conviennent pas ailleurs. Parmi d'autres, on cite le cas de la vallée de l'Aar, où la route nationale a dû passer sous la voie ferrée Soleure-Olten. Elle se trouva dès lors à un niveau inférieur à celui de l'eau. Aussi a-t-il fallu, sur une longueur de 290 m., entourer la route nationale d'une isolation de béton. Afin que, même lorsqu'il pleut fort, elle reste entièrement sèche, il a aussi fallu la pourvoir d'une petite station de pompage.

Pour parler de la Suisse romande, on sait les problèmes considérables qui ont été posés aux ingénieurs en raison de la mauvaise qualité, en certains endroits, du terrain de l'autoroute Genève-Lausanne. Les constructeurs de la nouvelle artère Lausanne-Villeneuve ont aussi dû tenir compte de l'instabilité du terrain, ce qui a nécessité non seulement la construction de piliers très profonds, mais également des mesures spéciales en vue d'éventuelles modifications ultérieures inattendues du terrain.

Les ingénieurs et entreprises qui ont réussi à mener à chef des travaux dans des conditions aussi difficiles sont également capables de résoudre les problèmes qui se posent à l'étranger. C'est pourquoi bien des entreprises suisses, notamment aussi des bureaux d'étude, sont consultés pour les travaux entrepris même sur d'autres continents.

ORGANES DE L'ADIJ

Président : R. Steiner, Delémont ; vice-président : W. Sunier, Courtelary ; secrétaire : H.-L. Favre, Reconvilier ; caissier : R. Domont, Courtedoux. Bulletin : rédaction : Jean Schnetz, Delémont, bureau de l'ADIJ ; administration et publicité : Delémont.

Téléphones : président : (066) 2 15 83 ou 2 13 84 ou 2 25 81 ; vice-président : (039) 4 92 06 ou 4 91 04 ; secrétaire : (032) 91 24 73 ou 91 29 79 ; caissier : (066) 6 23 72 ou 6 17 62. Comptes de chèques postaux : caisse générale : 25-2086 ; abonnements du bulletin : 25-10213. Abonnement annuel : Fr. 10.—. Le numéro : Fr. 1.20.

Les reproductions de textes ne sont autorisées qu'avec indication de la source.