

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **119 (1993)**

Heft 5

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Pour une poignée de centimes...

Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

55

Les prises de position avant le prochain scrutin sur une augmentation de la taxe sur les carburants commencent à arriver sur notre table. On savait déjà que le plus grand club suisse d'usagers de la route avait renoncé à rejoindre les rangs des opposants; ses dirigeants sont probablement conscients de la baisse du coût effectif de l'essence observée ces dernières années. Il ne s'agit donc pas, avec la nouvelle taxe, d'un véritable renchérissement, si l'on considère l'évolution d'une façon autre que ponctuelle.

La Société suisse des entrepreneurs apporte son soutien à l'augmentation proposée. Son argumentation part de la constatation que la moitié des recettes supplémentaires sera affectée aux constructions routières, en particulier à l'achèvement du réseau des autoroutes, ce qui répond à la fois à un besoin difficilement contestable et à la nécessité de maintenir un degré d'occupation suffisant dans le domaine de la construction. Sur ce dernier point, les entrepreneurs rejoignent les soucis des syndicats quant au chômage.

Il convient de ne pas oublier la seconde moitié des recettes supplémentaires, destinée aux finances générales de la Confédération, dont l'état ne permet guère les mesures anticycliques que requerrait l'évolution de la situation sociale. Pire: on sait aujourd'hui que le réseau ferré présent et futur de notre pays est menacé, tant à cause des coûts de fonctionnement et d'investissements ordinaires que de ceux des grandes infrastructures de *Rail 2000* et *AlpTransit*. Or il ne saurait être question de les revoir à la baisse en fonction de seuls critères financiers. Nous n'avons certes pas caché que la solution hybride retenue pour *AlpTransit* constituait un coûteux luxe, explicable par des considérations politiques et le souci d'obtenir un consensus. Nous sommes d'autant plus à l'aise pour rappeler que *AlpTransit* n'est pas seulement l'objet de promesses faites à des régions suisses, mais aussi un test de la crédibilité de notre pays sur le plan international. Quelle figure ferait la Suisse, si elle renvoyait sa réalisation aux calendes grecques? Les auteurs du référendum sur l'augmentation de la taxe sur les carburants n'ont pas de recette pour assurer un appoint immédiat aux finances fédérales, qui en auront certainement besoin pour entamer ou accélérer la réalisation de ces deux grandes infrastructures nationales.

On relèvera qu'il s'agit là de travaux étalés sur plus d'une quinzaine d'années, faisant appel aux disciplines les plus diverses de la technique, donc particulièrement aptes à ramener un certain calme dans des branches trop souvent ballottées par les soubresauts de la conjoncture. Le moment serait donc mal venu d'en compromettre partiellement le financement.

Les ingénieurs et les architectes dépendent dans une large mesure des mandats attribués par les pouvoirs publics. De même, le fruit de leur travail sert pour une grande part à la collectivité. Ils ne se contentent pas d'encaisser des honoraires; ils assurent du travail à des milliers de collaborateurs. Cette responsabilité sociale peut peser très lourd et ne saurait être ignorée. A leur échelle, ils sont aussi des entrepreneurs, prêts à apporter leurs services dans l'intérêt du pays, et savent que ces prestations ont un prix qui ne s'exprime pas seulement en francs et en centimes, mais mérite une cohérence dans la planification et la réalisation des grands travaux. Voilà à quoi doit servir la poignée de centimes demandée le mois prochain aux automobilistes.