Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 122 (1996)
Heft: 18

Sonstiges

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: 08.07.2025

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

Gestion politique d'hier pour les problèmes de demain ?

Par Jean-Pierre Weibel, rédacteur en chef

Perdus dans le tourbillon des informations alimenté par les Jeux olympiques et de multiples catastrophes, deux articles ont retenu mon attention à l'affût d'autre chose que de résultats sportifs ou de tragiques bilans.

Une compagnie pétrolière a récemment annoncé que, compte tenu des réserves tant connues que probables ainsi que de l'évolution de la consommation mondiale, les ressources en pétrole seraient épuisées dans une quarantaine d'années, le gaz naturel pouvant quant à lui durer environ deux décennies supplémentaires.

La Suisse poursuit une politique d'économie d'énergie méritoire, dont on ne sait toutefois pas exactement dans quelle mesure elle doit ses résultats concrets à l'évolution défavorable de la conjoncture. Parallèlement, les réseaux ferrés se voient promis à de drastiques mesures d'assainissement, fondées sur la constatation que leurs déficits sont devenus intolérables. Ouvrons une parenthèse ; un journal écrivait en 1991 la phrase suivante à propos du budget des CFF « L'heure de vérité a sonné » – c'est à peu près ce qu'on peut lire aujourd'hui. Fermons la parenthèse : l'art de différer la solution des problèmes cruciaux connaît des sommets dans notre pays.

Nombre des mesures envisagées pour sortir le rail de ses vertigineux chiffres rouges ont pour conséquence le transfert de prestations vers la route, donc une dépendance accrue de l'or noir. Ce transfert peut être direct, par la substitution de lignes d'autobus à des services ferroviaires, ou indirect, parce que la qualité de ces dernières s'effondre : amaigrissement des horaires, insécurité croissante, absence de service à la clientèle, etc. Exprimé quantitativement en consommation d'énergie et en coût, de tels transferts sont probablement justifiés, même s'ils impliquent le renoncement à l'électricité en tant que vecteur d'énergie. Mais est-il sage d'accroître le poids du pétrole en tant que facteur essentiel du fonctionnement du pays ? Il y plusieurs décennies, une étude prospective japonaise recensait tout ce qui pourrait mettre en cause la prospérité du Japon. Tremblements de terre, typhons, tsunami emportant une partie du littoral – tout y a passé, sauf un imprévu : une pénurie de pétrole. La crise des années 70 aura permis aux oracles nippons de compléter leur arsenal de catastrophes. Essayons un instant d'imaginer ce qui fonctionnerait encore, si l'approvisionnement en pétrole de la Suisse était non pas coupé, mais fortement réduit. Faudra-t-il attendre 39 ans pour s'en préoccuper ?

Dans un manifeste paru dans *Entreprise romande* du 9 août 1996, l'association genevoise « Feu vert », défendant le libre choix du moyen de transport au bout du lac, estime que le refus d'une nouvelle traversée de la rade rend caduc le plan de circulation C2000 et veut réduire les transports publics à un simple complément d'un trafic privé sans entraves.

On m'avait appris que la liberté personnelle s'arrêtait là où elle attentait à celle des autres. A Genève, le piéton, qu'il le soit par choix ou par nécessité, arrive rapidement à la conclusion que la sienne ne vaut pas grand-chose. La main sur le coeur : les automobilistes qui passent quotidiennement une heure dans les embouteillages ressentent-ils réellement l'ivresse de la liberté ? L'amélioration des transports publics et la priorité – non l'exclusivité, qui est une vue de l'esprit totalement irréaliste – à leur accorder ne seraient-elles pas un moyen d'accorder à chacun un espace de liberté accru, si modeste soit-il, dans la cité ? L'heure n'est certainement pas aux règlements de compte après le verdict populaire du 9 juin dernier, mais à une réflexion sur les bases nouvelles résultant de cette expression de la volonté du souverain.