

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses

Band: 109 (1983)

Heft: 6

Artikel: Energie dissipée

Autor: Weibel, Jean-Pierre

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-74931>

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](#)

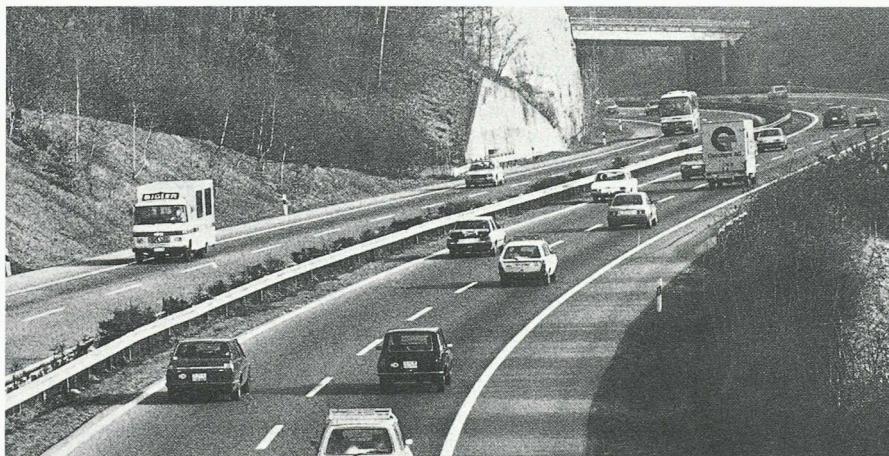
Download PDF: 21.02.2026

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

Energie dissipée

par Jean-Pierre Weibel, rédacteur en chef

Notre gouvernement essaie depuis quelques années de traiter de façon globale certains problèmes d'importance nationale, rompant en cela avec le traditionnel pragmatisme consistant à travailler par petites touches. Les «conceptions globales» sont le reflet de cette volonté de renoncer au manteau d'Arlequin comme modèle de travail; on ne peut toutefois pas dire qu'elles ont opéré une conversion dans le mode de voir et d'agir des parlementaires, et c'est parfois fort dommage. Energie, transports et environnement: voilà des sujets liés entre eux dans la réalité, mais pas dans l'esprit de nombre de politiciens ou de citoyens, comme le montrent les résultats de récents scrutins.



Puisque ces choses nous dépassent, feignons de les organiser.

1. Les objets des votations

Le 27 février dernier, les électeurs suisses ont repoussé le principe d'un article constitutionnel sur l'énergie mais adopté une nouvelle (mais si peu nouvelle...) répartition des surtaxes sur les carburants routiers (également navals et aéronautiques, mais qui cela intéressait-il?).

Il faut reconnaître que les adversaires de l'article sur l'énergie avaient la tâche belle: la menace bureaucratique — honni soit qui pense à quelque exemple concret que ce soit — et le caractère abstrait de cet article, avec la probabilité d'un nouvel impôt, auront suffi à réunir une majorité de cantons contre le projet. Que partisans de dispositions légales plus draconiennes et adversaires de l'explosion législatrice de ces dernières années se soient retrouvés pour torpiller le projet ne change rien au résultat. Du reste, hors des grands principes, on ne constate pas grand-chose en matière d'énergie; la différence se situe au niveau de l'honnêteté intellectuelle de ceux qui osent dire qu'ils ne veulent restreindre ni les coûts ni la disponibilité des énergies traditionnelles, quelques personnes motivées mises à part.

Cette mentalité se retrouve en ce qui concerne la surtaxe sur les carburants: le projet hâtivement élaboré sous la menace de l'initiative du TCS flatte à la

fois le porte-monnaie, en laissant la porte ouverte à une baisse de la surtaxe, et le culte de l'automobile, qui continue de bénéficier d'une part à peine réduite des produits de la taxe. Les 10% affectés à des travaux en périphérie des chemins de fer constituent un pitoyable alibi. Ce ne sont ni le financement partiel de places de parc autour des gares ni l'accélération de la suppression des passages à niveau qui vont résoudre les problèmes structurels extrêmement graves des transports publics!

Le dernier scrutin qui nous intéresse concerne la région zuricoise; dans une proportion de 2 à 1, les électeurs ont accepté de consacrer 72,4 millions de francs à conduire les lignes du Sihltal et de l'Uetliberg jusqu'à la gare centrale. C'est là un complément logique du réseau express régional CFF dont le financement a été approuvé l'an dernier par les Zurichois¹.

2. De quoi s'agit-il réellement?

Ne nous attardons pas sur le fait que la métropole économique de la Suisse verra son équipement renforcé et sera encore mieux à même de jouer son rôle de leader: il y a là matière à des réflexions rendues encore plus actuelles par certaines redistributions récentes dans le domaine industriel.

Le lien entre ces scrutins se situe dans leur rôle pour une harmonisation de l'utilisation des ressources propres et ex-

terieures de notre pays. Notre espace vital est très limité, il convient donc d'en disposer avec une extrême économie. Nos ressources en énergie sont si faibles que nous vivons dans une dépendance directe — pour la couverture de nos besoins — et indirecte — les importations gênant notre balance avec l'étranger. Notre environnement naturel étant agressé dans une forte proportion par les retombées des activités industrielles dans les pays qui nous entourent, il convient de ne pas aggraver nous-mêmes cette évolution actuellement incontrôlée.

Les résultats du 27 février montrent que nous en sommes encore au stade des discussions sectorielles et des contradictions les plus flagrantes.

3. L'histoire nous apprend que nous n'apprenons jamais rien de l'histoire

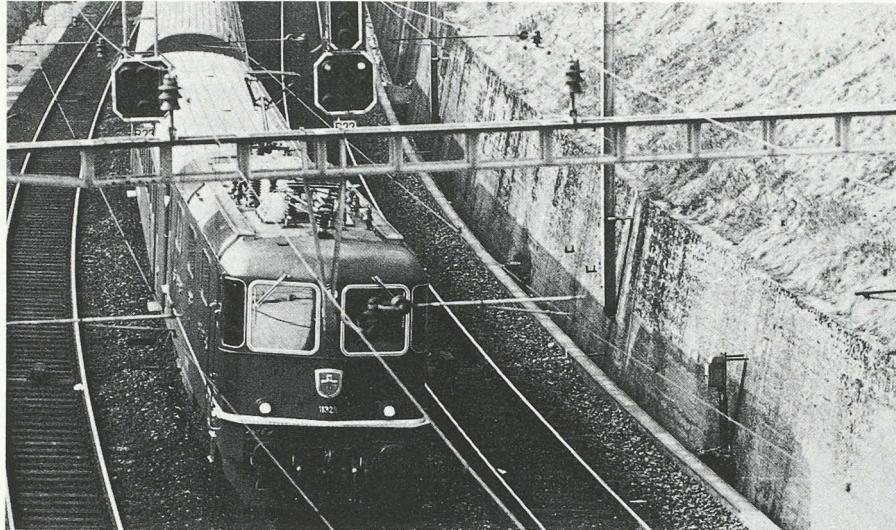
Participants et victimes à la fois d'une évolution qui nous gêne instinctivement, mais que nous n'essayons pas d'analyser, nous sommes aveugles aux exemples les plus proches et les plus flagrants. Il y aurait pourtant de quoi évaluer l'avenir, voire de corriger le tir sur certains points. Mais nous nous contentons d'enregistrer certains impacts et de planifier quelques emplâtres sur des jambes de bois.

Prenons un exemple: Genève est la ville la plus motorisée de Suisse et se trouve en passe de résoudre ses problèmes de circulation en finissant par n'avoir plus que des problèmes de parage!

On peut évidemment expliquer cette prolifération par le caractère particulier de canton-ville, par les penchants libertaires du Genevois, qui l'indisposeraient envers les transports collectifs, ou par tout autre argument tout aussi pertinent. En réalité, il s'agit d'un ensemble de problèmes interconnectés qui n'ont pas été résolus, parce que personne n'en a appréhendé l'entier. Il serait évidemment facile de cloquer au pilori un gouvernement qui a considéré trop longtemps les transports publics comme le reliquat d'un âge révolu, ou qui s'est laissé éblouir par le mirage d'une Genève de 800 000 habitants, donnant libre cours à une évolution démographique affolante. On pourrait aussi dire que la crise du logement résulte d'un flagrant manque de prévoyance. Pour fondés que puissent être ces reproches, ils manqueraient l'essentiel et atteindraient des boucs émissaires. C'est dans l'indifférence quasi générale que les magistrats ont gouverné la république du bout du lac: la participation aux scrutins en témoigne. L'observateur tombé à Genève en provenance de la planète Mars y trouverait matière à surprise.

En effet, les flots compacts de voitures inondant toutes les artères de la ville, les

¹ Voir IAS n° 10/82: Le printemps du rail.



dizaines de milliers d'heures quotidiennement perdues dans les embarras de circulation ou à la recherche d'hypothétiques espaces où garer ces innombrables automobiles, l'envahissement de l'espace des piétons par ces mêmes véhicules, le tribut payé à cette circulation démente, que ce soit par les personnes ou les choses (traverser une rue hors des passages cloutés sous la protection de feux verts est le seul crime pour lequel on encourt encore de facto la peine de mort en Suisse...), le bruit et la fureur: autant de constatations conduisant notre Martien à penser qu'il s'est fourvoyé en enfer!

Sur le plan national, c'est vers la même situation que nous allons. L'ouverture du tunnel routier du Saint-Gothard, par exemple, a au moins posé autant de problèmes qu'il n'en a résolu. L'ennui, c'est que les bénéficiaires et les victimes ne sont pas identiques, de sorte qu'aucune justice n'est respectée. Ce n'est pas tellement à cette réalisation que nous en avons, mais au fait qu'elle a été menée à son terme sans analyse de ses conséquences, tant au niveau local que national, sans qu'on se soit donné les moyens d'éviter de privilégier voire d'encourager les usagers les plus nocifs ni d'imposer les remèdes adéquats.

4. Questions d'idéologie

Il est dommage que les préoccupations écologiques aient été abandonnées à des minorités marginales, hautement perméables à des idéologies sans rapport avec les problèmes de l'environnement. Par crainte d'être identifiés avec ces thèses, de larges milieux ont réagi par un phénomène de rejet à des critiques fondées. Peut-être faut-il aussi faire la part de l'euphorie engendrée par une haute conjoncture sans précédent, par un prix extrêmement bas de l'énergie et par l'inconscience du fait que, sur nombre de points, nous nous trouvions au début d'une courbe exponentielle dont le faible gradient n'avait encore rien d'inquiétant.

Lorsque des partis politiques se sont hasardés à parler d'écologie, les préoccupations partisanes prenaient le pas dans le discours. Lorsqu'un défenseur de la nature ou un partisan de la modération du développement des infrastructures s'exprimait, il courrait le danger d'être automatiquement classé parmi les marginaux pleins d'arrière-pensées — exemples à l'appui, il faut le dire. (On laissera au lecteur le soin de mettre des noms.) Ce flirt de l'écologie avec l'anarchie est malheureusement toujours courant.

Nous refusons catégoriquement d'assimiler la protection de l'environnement à un choix de société. Ménager les ressources naturelles n'est pas possible sans recourir d'une part aux connaissances les plus récentes, sous peine d'en revenir à l'aube de l'humanité, avec toutes les rigueurs que cela suppose, ni sans trouver d'autre part les moyens de payer les efforts correspondants. Les révolutions détruisent beaucoup de choses pour le seul espoir d'un monde meilleur: elles constituent un modèle peu attrayant.

5. Vu de haut

Les exemples ne manquent désormais pas, prouvant que les citoyens sont prêts à payer le prix d'une amélioration du cadre de vie. Mettre des limites à l'envahissement de notre espace vital par l'automobile constitue l'une des voies à suivre; encore faut-il que soient proposées des solutions. L'amélioration — qualitative et quantitative — des transports urbains ou suburbains en est une: elle a convaincu les Zurichois.

Le remplacement du pétrole comme source d'énergie en est une autre: le cycle du pétrole tue gens, bêtes et plantes, inexorablement, jour après jour. On n'a toutefois pas assuré si longtemps plus de trois quarts des besoins énergétiques avec un seul agent sans créer des contraintes; il faut donc savoir sur quels points porter les efforts. Une part croissante des transports publics à la «satis-

faction des besoins de transport» (pour parler comme la CGST!) offre deux avantages: celui de consommer moins d'énergie et celui de recourir dans une large mesure à un agent propre, soit l'électricité. La substitution est ici relativement facile; en effet, les infrastructures sont existantes et une meilleure utilisation permettrait de réduire les charges. D'autre part, les quantités d'énergie en jeu sont plus faibles que pour le chauffage, par exemple, de sorte que la hausse de consommation d'électricité correspondante serait relativement faible. Les CFF, par exemple, sont parfaitement capables de faire face sur ce point à une demande accrue de prestations.

Il est navrant que ces considérations n'entrent pas en ligne de compte lors du débat annuel sur les comptes des CFF. S'il est vrai que ces derniers font un déficit comptable, c'est parce que leur rôle global dans la marche du pays est en partie ignoré.

Il est tout de même étrange que ce qui est accepté pour la région la plus riche de la Suisse, soit l'apport du rail à un meilleur fonctionnement de la société au bénéfice de chacun, soit ignoré pour l'ensemble du pays.

Les conséquences de cette divergence sont néfastes sur deux plans:

1. Les riches deviendront plus riches. Ce n'est tout de même pas un hasard si les attaques les plus virulentes contre les CFF en tant que service public national viennent de Zurich! Si, demain, notre grande régie devait donner la priorité aux impératifs de rentabilité, la région zuricoise serait gagnante sur tous les tableaux: les lignes conduisant au «triangle d'or» seraient maintenues, parce que rentables, le réseau régional serait assuré et les zones les plus défavorisées de notre pays perdraient un de leurs plus précieux outils de développement.
2. La Suisse se prive d'un instrument efficace de lutte contre le gaspillage d'énergie et les nuisances de tout ordre. Les réactions face aux immessions du trafic routier devenant de plus en plus fermes, il est infiniment plus judicieux de freiner indirectement son évolution en encourageant le passage au rail que de dépenser des fortunes dans des mesures de protection ponctuelle et passive.

En proposant le même jour un projet visant à faire pression sur le citoyen pour lui faire économiser l'énergie et un autre qui interdit pour longtemps une certaine péréquation entre transports privés et publics par le biais des surtaxes, le parlement n'a pas fait preuve de toute la hauteur de vues souhaitée et ne saurait en attendre plus de son électorat.

Jean-Pierre Weibel