

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 30 (1993)  
**Heft:** 1142

**Artikel:** La police vaudoise à plein jus  
**Autor:** Imhof, Pierre  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1011732>

#### **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:** 29.01.2026

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

# Le choc n'a pas été salutaire

## REPÈRES

### Consommation finale d'énergie en Suisse, en Térajoules

1950	172 700
1960	295 720
1970	586 790
1980	683 870
1990	778 930
1991	826 860

### Répartition par agent énergétique de la consommation finale, en 1991

Combustibles solides	4.1%
Gaz	9.6%
Produits pétroliers	64.1%
Électricité	20.7%
Chaleur à distance	1.5%

### Energie renouvelables (estimations)

1985	1991
Nombre de pompes à chaleur	16 000 36 500
Nombre de pompes à chaleur pour l'eau chaude	9400 11 100
Installations solaires (m <sup>2</sup> )	78 000 190 000
Capteurs solaires pour le séchage du fourrage (m <sup>2</sup> )	180 000 280 000
Nombre d'installations de biogaz	130 152

Source: Office fédéral de l'énergie, Annuaire statistique de la Suisse 1993.

(jd) Octobre 1973. Les pays producteurs de pétrole décident unilatéralement de tripler le prix du baril et les Etats du Golfe décrètent un boycott à l'égard des Etats-Unis et de plusieurs pays européens, conséquence du conflit israélo-égyptien qui vient d'éclater. Apparaissent alors crûment la fragilité de notre approvisionnement énergétique et notre forte dépendance à l'égard du pétrole. Les conditions semblent donc réunies pour une nouvelle politique fondée à la fois sur un usage plus mesuré de l'énergie et une diversification qui priviliege les énergies renouvelables. Ce d'autant plus que se précisent les effets néfastes des énergies fossiles sur l'environnement.

Vingt ans plus tard, où en sommes-nous ? Nous disposons d'une conception globale, mais elle ménage la chèvre de l'approvisionnement bon marché et le chou des économies; ses objectifs sont si vagues qu'ils permettent trop d'interprétation divergentes. La Confédération s'est vue conférer quelques maigres compétences mais sans la possibilité d'agir sur les prix de l'énergie. Les collectivités publiques ont développé leur arsenal réglementaire et, avec Energie 2000 (DP n° 1140: «L'optimisme a besoin de sous»), tentent de convertir agents économiques et consommateurs à des comportements plus économies et de promouvoir les énergies renouvelables.

Les résultats ne sont pas négligeables mais restent pourtant très insuffisants en termes d'indépendance énergétique et de charge sur l'environnement. La part des produits pétroliers à la consommation finale d'énergie a passé de 80 à 64% et la quantité d'énergie par unité de production a baissé. Mais globalement nos besoins en énergie ont crû de 20% durant cette période.

Responsables de ces résultats somme toute décevants, une volonté politique hésitante, reflet d'un consensus défaillant et surtout le prix de l'énergie qui, contrairement aux prévisions, a baissé en termes réels en comparaison du niveau d'avant le choc pétrolier: -33% pour le mazout, -30% pour l'essence, -15% pour l'électricité.

Il est évident qu'un jour ou l'autre ces prix vont augmenter, peut-être même exploser. Dès lors ne serait-il pas plus raisonnable d'anticiper cette évolution et de renchérir progressivement et volontairement le coût de l'énergie afin de faciliter la modification des comportements et d'assurer une rentabilité à des techniques aujourd'hui négligées parce que trop chères ?

«Ni la bonne volonté ni l'évolution du marché ne garantiront seules un approvisionnement énergétique durable. Des règles générales posées par l'Etat sont indispensables. Et ce contre-poids, pour être efficace et efficient à long terme, ne peut que prendre la forme d'instruments économiques, en particulier des taxes d'orientation adaptées».

L'importance du rôle régulateur de l'Etat et du niveau des prix pour appliquer une politique de l'énergie digne de ce nom est depuis longtemps reconnue par les organisations écologistes. Aujourd'hui elle est admise par la *Neue Zürcher Zeitung* d'où est tirée cette citation (25 septembre 1993). ■

## La police vaudoise à plein jus

(pi) Le Conseil d'Etat vaudois souhaite agrandir le bâtiment de la Blécherette affecté à la Police afin d'y transférer la Sûreté, qui loge encore en ville de Lausanne. Un crédit de 42,5 millions est demandé à cet effet. L'exposé des motifs adressé au Grand Conseil contient les chapitres obligatoires sur les conséquences pour l'environnement et pour la consommation d'énergie.

Question environnement, rien à craindre, à en croire le Conseil d'Etat: «Le rapport d'impact réalisé dans le cadre du plan d'affectation cantonal indique les conséquences en matière de trafic automobile, de bruit, de pollution de l'air et des eaux de surface. L'augmentation inévitable mais supportable des nuisances dans le voisinage du site de la Blécherette est largement compensée par la diminution des nuisances occasionnée à la Cité par le départ de la police de sûreté.»

Question énergie, on ne fait que nous informer de manière lacunaire sur la consommation prévue d'électricité (1 200 000 kWh pour une puissance installée de 460 kW), de gaz (80 000 m<sup>3</sup>) et d'eau (2000 m<sup>3</sup>).

C'est évidemment un peu court et on se demande à quoi sert une étude d'impact qui ne compare pas la situation actuelle avec celle qui résultera d'un changement. On peut s'en faire une petite idée en étudiant le chapitre «Conséquence sur le budget ordinaire». On y apprend que le coût de la consommation d'eau, gaz et électricité passera de 85 000 à 200 000 francs par année. La consommation d'énergie va donc plus que doubler, pour des conditions de travail certainement améliorées et plus confortables, mais pour une mission qui ne change pas.

Tous les discours sur les économies d'énergie, tous les soutiens à des installations expérimentales ne servent à rien si l'Etat ne se fixe pas des buts clairs pour ce qui est de son propre fonctionnement. En l'occurrence, mandat aurait pu être donné aux architectes de concevoir un bâtiment dont la consommation d'énergie ne dépasserait pas celle enregistrée



# La Suisse bande ses muscles pour la galerie

## REPÈRES

L'Accord sur le transit signé le 12 mai 1992 et ratifié par les Chambres fédérales est la résultat de négociations entre la Suisse et la CE pour répondre à la demande croissante de transports Nord-Sud. Face à l'impossibilité physique d'extension des axes routiers de transit à travers les Alpes, la Suisse s'engage à augmenter considérablement ses capacités ferroviaires, par des mesures provisoires à court terme, par la constructions de nouvelles lignes ferroviaires (Lötschberg et Gothard) pour le long terme.

La CE s'engage pour sa part à promouvoir le trafic combiné et à réaliser les infrastructures nécessaires sur son territoire.

La durée de l'accord est de 12 ans, ce qui signifie qu'il arrivera à échéance avant que le premier des deux nouveaux axes ferroviaires de transit ne soit mis en service.

L'accord n'aborde pas la question de l'accès commercial des transporteurs suisses au marché communautaire, cette question étant réglée dans l'Accord EEE, refusé depuis en votation populaire par la Suisse.

(pi) Nous l'avons relevé la semaine passée: il y a concordance entre les pro et les anti-Européens pour diaboliser la Communauté et ses exigences préalables à des négociations bilatérales avec la Suisse dans le domaine des transports. Les premiers peuvent ainsi relever le prix de l'isolement de notre pays alors que les seconds y voient une illustration de la monstruosité de notre partenaire.

Il faut rappeler quelques faits.

La Communauté reconnaît certes la limite des 28 tonnes dans l'Accord sur le transit signé le 12 mai 1992:

Article 10 Facilitation du transport sur route  
1. Les parties contractantes, dans le respect de la limitation à 28 tonnes du poids total en charge autorisé et de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche en Suisse, et sous réserve des exemptions figurant à l'annexe 6, s'emploient à faciliter le transport des marchandises par la route.

Mais c'est aujourd'hui la Suisse qui demande à reparler transports, parce que la question du libre-accès réciproque, notamment du trafic aérien, était réglée dans le cadre de l'Accord EEE, refusé par la Suisse. La situation avait été prévue; elle est évoquée dans un échange de lettres entre les délégations suisse et communautaire; voici celle du chef de la délégation suisse, dont le contenu a été intégralement accepté par son homologue communautaire:

Monsieur le Directeur général,  
J'ai l'honneur de vous confirmer que, se référant à l'accord entre la Communauté économique européenne et la Confédération suisse, signé ce jour (*Accord sur le transit, réd.*), la Suisse considère la question de l'accès au marché comme un élé-

...

actuellement, tout en améliorant les conditions de travail de la Sûreté. Au moins aurait-il fallu comparer le coût du projet tel que proposé avec celui d'un bâtiment utilisant toutes les possibilités d'économie et de production d'énergie propre.

On remarquera que la différence de consommation représente 115 000 francs par année, soit le loyer annuel d'un capital de 2 millions de francs en tenant compte du taux d'intérêt de 6% retenu pour calculer les charges d'intérêt du nouveau bâtiment. Pour une opération financièrement neutre, l'Etat avait donc cette somme à sa disposition, soit 5% du prix total de la construction, pour réaliser un bâtiment dont la consommation ne dépasse pas celle de la Sûreté dans ses locaux actuels. ■

ment essentiel dans ses relations de transport avec la Communauté. J'ai pris note de votre proposition de régler cette question dans l'accord sur l'Espace économique européen. Ma délégation peut se rallier à cette proposition à condition que la Communauté et la Suisse, au cas où l'accord précité ne devait pas se réaliser, entament aussitôt des négociations en vue de s'accorder réciproquement l'accès à leur marché des transports selon des modalités à définir.

(...)

Comme prévu, la Suisse réclame l'ouverture de négociations. Et comme dans toute négociation, le partenaire définit sa position de départ. L'Accord sur le transit avait été signé dans la perspective d'un futur Accord EEE et comme participation de la Suisse au trafic européen Nord-Sud, «dans le respect de la limitation à 28 tonnes».

Il n'y a rien de choquant dans ce contexte à ce que la CE, qui ne fait que répondre à une demande suisse, réclame parallèlement des négociations sur un autre point important de l'Accord EEE refusé: la libre circulation des personnes; ni qu'elle réclame l'ouverture aux camions de 40 tonnes pour ce qui est du trafic à destination ou au départ de la Suisse — et non pas, donc, pour le trafic de transit à travers les Alpes qui resteraient ainsi protégées.

Cette limite de poids reste défendable comme protection des régions alpines — encore que d'autres systèmes soient plus efficaces, comme celui des points écologiques ou du contingentement. Mais elle n'a plus aucun sens sur les routes et autoroutes du Plateau. Il faut rappeler à ce propos que rien dans les dimensions des véhicules ne permet de distinguer un 28 d'un 40 tonnes. ■

## EN BREF

La section excommuniée du Parti du travail de Bâle-Ville (DP n° 1138) a vu son initiative sur le plafonnement des allocations de renchérissement des hauts fonctionnaires triompher, puisqu'elle a été acceptée par deux tiers des électeurs.

En plein dans le mille. Le mensuel français *50 Millions de consommateurs* a enquêté sur les inondations dans son numéro d'octobre, diffusé à fin septembre. En couverture, il pose la question: «A qui le tour?» La réponse est venue plus tôt que les rédacteurs le pensaient.