Zeitschrift: Energie extra
Herausgeber: Office fédéral de l'énergie; Energie 2000
Band: - (2003)
Heft: 4

Artikel: Grand potentiel
Autor: Brugger, Ernst A.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-643902

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. Siehe Rechtliche Hinweise.

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. Voir Informations légales.

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. See Legal notice.

Download PDF: 10.05.2025

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

POINT DE VUE

Solution combinée

Martin Pulfer, responsable du domaine Transports, Office fédéral de l'énergie (OFEN), à propos des perspectives dans les pays du tiers-monde

Dans les pays riches, industrialisés, la mobilité humaine a enregistré un essor fulgurant depuis le début du XX[e] siècle. Dans de larges cercles de la population, l'évolution du niveau de vie, aujourd'hui incomparable à ce qu'ont connu les précédentes générations, a débouché sur le triomphe de l'automobile qui a comblé les rêves de mobilité d'une multitude de gens.

Ses effets secondaires dommageables (bruit, gaz d'échappement et érosion des sols) ont augmenté à la même cadence. Les transports ont très largement participé à la croissance de la consommation d'énergie et au réchauffement climatique. Plus tard, les pays industrialisés se sont mis à rechercher et appliquer des solutions à la fois acceptables et écologiquement supportables. Aujourd'hui, il nous reste encore un long chemin à parcourir. Mais que se passe-t-il, pendant ce temps, dans les pays émergents et en voie de développement?

Ces pays connaîtront aussi un jour une hausse du niveau de vie et du pouvoir d'achat, leurs habitants ayant les mêmes ambitions et les mêmes désirs que nous. Dans le tiers-monde, les principales régions à forte concentration urbaine connaissent aujourd'hui déjà de gros problèmes de transports. A mesure qu'augmentera le niveau de vie, ces problèmes vont s'aggraver.

Solutions. Aussi sympathique que soit le projet Rickshaw (page 8), seule une stratégie combinée pourra mener à l'objectif visé. Voici à peu près à quoi elle devrait ressembler:

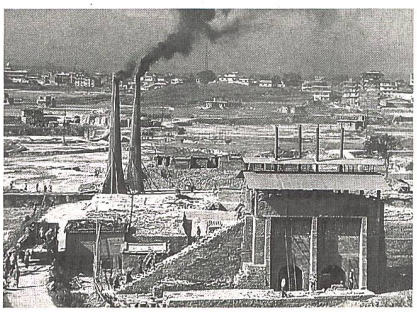
- Le monde du travail moderne exige une grande souplesse. Dans le trafic urbain, les *deux-roues* (force musculaire ou moteur écologique à haut rendement) sont dans la plupart des cas le moyen de transport individuel le plus rapide entre domicile et lieu de travail, consommant moins d'un litre d'essence aux 100 km.
- Un réseau de *transports publics* rapide et bien aménagé avec des trains directs permet de transporter rapidement les flux de pendulaires.
- Des *voitures particulières* à haut rendement énergétique adaptées à leur usage ne brisent pas les rêves de mobilité, mais les ramènent simplement à des proportions raisonnables. On trouve sur le marché des voitures familiales qui consomment moins de 5 litres aux 100 km.

ÉCONOMIE PRIVÉE

Grand potentiel

Ernst A. Brugger à propos du rôle de l'économie privée dans l'approvisionnement énergétique au Sud.

L'énergie est une condition nécessaire quoique non suffisante du développement économique et social des pays du Sud. La demande et les besoins encore plus importants en énergie sont dans près de 2/3 des sociétés et marchés nettement supérieurs à l'offre. Un approvisionnement efficace, fiable, écologique, social, économique, durable est donc un élément crucial du développement..



SKAT Consulting SA à Saint-Gall gère la création de briqueteries modernes au Népal (page 7).

L'énergie est considérée comme un bien collectif: tout le monde doit y avoir accès; il doit être géré par l'Etat ou placé sous son contrôle. Or, les données disponibles[1] reflètent une autre réalité:

- les pouvoirs publics (aide au développement comprise) n'ont financé à ce jour qu'une petite moitié des investissements nécessaires.
- Le régime de fixation des prix de l'énergie par l'Etat dans le sud ne permet de couvrir que 60% des coûts effectifs.

L'ONU s'est fixé des objectifs ambitieux pour le millénaire. Ils ne pourront être atteints qu'à condition que l'économie privée investisse massivement et mette son savoir-faire dans la balance. Une stratégie de *partenariat entre le public et le privé* présente sans conteste un grand potentiel. Elle suppose toutefois un marché de l'énergie qui fonctionne et des règles du jeu transparentes. Ce n'est qu'ainsi que le secteur privé pourra apporter une contribution positive.

Rôle. Quelle valeur ajoutée le secteur privé peut-il apporter? Quel rôle peut-il assumer?

- **Fournisseur de produits, de services et d'infrastructures,** y compris travaux d'entretien
- **Fournisseur d'énergie, hors réseau:** y compris utilisation des énergies renouvelables (p. ex. biogaz en bombonnes, courant solaire, etc.)
- **Fournisseur d'énergie, par le réseau**, rationnel en particulier dans le secteur de l'électricité par le biais de privatisations. Il faut néanmoins prévoir des garanties pour les risques spéciaux dans les pays en voie de développement.
- **Parrainage** dans le domaine de l'énergie, par exemple au moyen de taxes volontaires sur le CO_2 dans les pays industrialisés dont le produit serait affecté à l'amélioration de la situation énergétique dans les pays en voie de développement et en transition.

Plus-value. Le secteur privé peut créer de la valeur ajoutée dans les domaines suivants

- **Technologie et innovations** (notamment sources d'énergie renouvelables);
- **Gestion** (construction, entretien, production, distribution);
- **Marketing** (proximité avec les clients, y compris soutien à des organisations locales);
- **Financement,** y compris coentreprises etc. avec des partenaires locaux.

Il s'implantera seulement si

- Les **conditions-cadres** fixées par l'Etat sont claires et fiables;
- Les **règles du jeu** du partenariat entre le public et le privé sont clairement fixées et respectées par toutes les parties.

Il s'agit en fait d'instaurer une «bonne gouvernance» dans le marché de l'énergie et la politique énergétique des pays du Sud. La coopération internationale au développement peut offrir son savoir et son expérience dans la mise sur pied de ses conditions-cadres en procédant à des comparaisons sur le plan international et en se référant à des pratiques d'excellence. Ainsi, l'approvisionnement durable en énergie et les partenariats entre le public et le privé reposeront sur des accords institutionnels fiables.

[1] Cf. Clive Harris, 2003 «Private Participation in Infrastructure in Developing Countries», Washington D.C.

Ernst A. Brugger est président de BHP – Brugger und Partner AG à Zurich. Jürg Krähenbühl est partenaire associé. Tous deux sont au bénéfice d'une solide expérience en matière d'approvisionnement durable dans les pays en voie de développement: le premier en Amérique latine auprès de PME et dans l'économie, le second en Asie et en Afrique dans le domaine technique.