

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **122 (1996)**

Heft 18

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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.

Gestion politique d'hier pour les problèmes de demain ?

Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

313

Perdus dans le tourbillon des informations alimenté par les Jeux olympiques et de multiples catastrophes, deux articles ont retenu mon attention à l'af-fût 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 a 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.