

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **126 (2000)**

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.

# Je doute **donc** je vote

( É D I T O R I A L )

Comment évaluer, au-delà des argumentaires purement publicitaires et d'une logique économique étroite, la source d'énergie optimale de notre futur, si tant est qu'il y en ait une. Avant même de décider si une redevance sur les énergies non renouvelables favorisera ou non le développement de celles dites « propres », nous devrions pouvoir en apprécier les avantages et inconvénients sur des critères durables.

L'exemple des développements techniques qu'ont connus les moteurs diesel, illustre la difficulté d'accéder à une vérité définitive. Le premier moteur diesel est construit, il y a plus d'un siècle, en 1894. Il est reconnu pour sa robustesse, son rendement élevé et la sécurité d'exploitation qu'il offre. Pourtant, dans les années 50, la fumée malodorante, émise par les véhicules qui en sont équipés, suscite des recherches sur leur nocivité; celles-ci débouchent, en 1989, à la conclusion que « les émissions diesel sont probablement cancérigènes pour l'homme ». A la nuisance des gaz alors observée, s'ajoute, aujourd'hui, grâce à des méthodes de mesure plus performantes, celle des particules émises. En effet, la découverte des nanoparticules présentes dans les émissions diesel pénalise ce type d'énergie. Réagissant rapidement à cette prise de conscience, les constructeurs développent en moins de dix ans des filtres à particules; ces derniers équipent déjà les machines de chantier et, depuis le mois de mai, un modèle d'automobile de tourisme. Cette mesure réduit drastiquement les émissions et les ramène en dessous des nouvelles normes européennes. Ainsi muselé, le moteur diesel connaîtra-t-il un nouvel état de grâce, lui qui est déjà moins gourmand en ressources fossiles que le moteur classique à essence et relâche donc moins de CO<sub>2</sub> ?

Au vu de cette évolution tributaire tant des progrès technologiques que de prises de position politiques, quelles voies énergétiques prôner: solaire, éolienne, hydraulique, fossile, fusion ou fission nucléaire? Si le remplacement des énergies fossiles et la diminution des émissions contribuant à l'effet de serre sont prioritaires actuellement, nous découvrirons sans doute d'autres effets secondaires à nos différentes sources d'approvisionnement, aucune n'étant à la fois exempte de tout soupçon et capable de faire face à une croissance exponentielle de la consommation mondiale. Dans toute prise de position, quelques règles devraient être respectées: le maintien d'une diversité et d'une relative autonomie de ravitaillement, la minimisation de la consommation et des émissions - qu'elles soient matérielles, sonores, radioactives - tout au long du cycle de vie du produit (concept d'écologie industrielle), une information transparente et objective à l'intention du consommateur-citoyen, et une approche dépassant les lois économiques de profit rapide.

Reste que seule une prise en compte objective des impacts environnementaux globaux de chaque filière permettra de tendre à une politique économique écologique, meilleure garante d'efficacité qu'une politique volontariste.