

Crise de l'énergie : où économiser?

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **47 (1974)**

Heft 3

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-127610>

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.

Les chauffe-eau à accumulation

élèvent à l'avance la température d'une certaine quantité d'eau qui est maintenue à une température voisine de 60-65°C dans un réservoir soigneusement calorifugé. Après chaque soutirage, la réserve d'eau chaude se reconstitue avec une rapidité qui, naturellement, dépend de la puissance du brûleur. Il existe maints modèles différents de chauffe-eau à accumulation, d'une contenance de 8 à 400 litres et d'une puissance de 1000 kcal/h à 90 000 kcal/h.

Les chaudières combinées à gaz,

extrêmement répandues dans notre pays, sont compactes, c'est-à-dire d'un volume restreint. Le réservoir d'eau chaude sanitaire incorporé dans la chaudière est chauffé indirectement par l'eau primaire. La gamme de leur puissance est très étendue.

Choix de la température de l'eau sanitaire

L'expérience montre que la température de l'eau sanitaire comprise entre 55 et 65° convient bien pour le ménage, ce qui prouve que la température de l'eau sanitaire peut être plus basse que celle admise généralement. Les avantages qui en résultent sont les suivants:

- pertes de chaleur minimales;
- usure plus faible des joints de la robinetterie;
- réglage plus aisé de la batterie mélangeuse;
- moins de risques de s'ébouillanter;
- risques d'entartrage et de corrosion diminués;
- frais d'entretien abaissés;
- longévité plus grande de l'installation.

Conclusions

Il ne fait aucun doute pour personne que le gaz occupera une place de plus en plus importante dans la rénovation de l'habitat. Sans méconnaître les possibilités des énergies concurrentes particulièrement actives dans ce domaine, les avantages du gaz sont si nombreux qu'ils devraient lui permettre de renforcer sa place, dans le cas particulier qui vient d'être développé. Le gaz le devra à ses qualités propres, mais celles-ci ne sont effectivement appréciées que si ce combustible est offert à travers des techniques d'utilisation parfaitement adaptées et toujours à la pointe du progrès.

J.-A. Crottaz, Usogaz Zurich/Lausanne.

C'est une véritable tempête qui s'est soudainement abattue sur les pays industrialisés – donc aussi sur la Suisse – du fait de la brutale raréfaction et de la hausse spectaculaire des prix des produits pétroliers en provenance des pays arabes du Proche-Orient et d'Afrique du Nord. Face à ces fournisseurs jouissant d'un monopole de fait, nous nous trouvons dans une inquiétante situation de dépendance.

Déclenchée à l'occasion de la dernière guerre israélo-arabe, cette crise bouleverse de façon permanente certaines données du problème de notre ravitaillement en énergie et cela quelle que soit la solution du conflit. Car il faut bien se faire à l'idée que les quantités de pétrole que nous allons désormais obtenir ne le seront plus en fonction de nos besoins – elles seront limitées – et surtout que leurs prix seront définitivement très élevés.

Cette crise semble avoir surpris tout un chacun, plongés que nous étions dans l'euphorie de cette société de gaspillage qui est la nôtre pour peu de temps encore. Pourtant, les avertissements n'ont pas manqué. On nous a conjurés de prendre garde à la pénurie d'énergie qui nous menaçait, en intervenant là où nous en avons la possibilité, c'est-à-dire en construisant, dans des sites adéquats, des usines thermo-nucléaires et les dernières centrales au fil de l'eau. En vain, ces arguments étaient réduits au silence par la crainte de pollutions et d'atteintes à l'environnement. Comme si précisément il ne fallait pas des quantités considérables d'énergie pour lutter contre les pollutions!

La crise actuelle commence à dessiller les yeux. Le Conseil national vient d'être le théâtre d'une spectaculaire volte-face à l'égard de l'énergie nucléaire. D'autres suivront sans doute sous l'empire d'une nécessité croissante. Mais l'énergie nucléaire n'a pas réponse à tout. Nous aurons encore besoin du pétrole et de ses dérivés. Un besoin pressant qui sera parcimonieusement satisfait et cela de façon très onéreuse. Il s'agira donc d'économiser!

Des solutions sont proposées. L'une d'elles, interdiction de circuler le dimanche, a été appliquée et le sera sûrement à nouveau. Un rationnement de l'essence nous menace. Ce qui caractérise ces mesures, c'est que, par leur nature même, elles ne peuvent qu'être transitoires, car d'application arbitraire et de contrôle difficile. Ce qu'il faut, c'est une économie résultant de la façon d'utiliser le carburant. A cet égard, il est intéressant de prendre connaissance des résultats des études de la direction

générale des transports de la Communauté économique européenne, qui coiffe et coordonne tous les moyens de transport des neuf pays membres de la Communauté. Voici ce qu'affirme la direction générale des transports de la CEE: «Face à la crise pétrolière, la navigation fluviale est l'un des moyens de transports des mieux placés. La voie d'eau dispose en effet de l'atout majeur de l'économie énergétique. A ce titre, ses perspectives d'avenir sont plus importantes que jamais.» Cette affirmation est fondée sur une étude de la CEE sur le coût énergétique au gramme/kilomètre des différents moyens de transport, dont les indices sont: route 44, rail 24, voie d'eau 14, pipe-line 4, pétrolier géant 2,4. Ainsi, la consommation en carburant du bateau est inférieure au tiers de celle du train routier. C'est ce que confirme la pratique de la navigation rhénane suisse.

Prenons garde qu'il s'agit de transporter non seulement des matières premières destinées à l'industrie – qui doit rester compétitive – mais aussi des combustibles liquides et solides – dont dépend notre bien-être – ainsi que des marchandises les plus diverses. Les uns et les autres ont une incidence directe sur l'indice du coût de la vie. Il vaut donc la peine d'examiner sérieusement, sans parti pris, l'intérêt de prolonger sur territoire national des voies d'eau dont l'Europe assure que leurs «perspectives d'avenir sont plus importantes que jamais, face à la crise pétrolière».

Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin

Autoroutes et émissions de bruit

La protection contre les émissions de bruit aux abords des autoroutes prend de plus en plus un caractère d'actualité. La ville de Berne a publié à ce propos un rapport qui mérite qu'on le lise, et qui a été présenté au public au cours d'une conférence de presse tenue récemment sous la présidence de M. R. Tschäppät, maire de Berne et conseiller national. Ce qui nous paraît tout particulièrement important dans le problème du bruit auquel on est exposé dans le voisinage des autoroutes, c'est la détermination de valeurs limites permettant de faire une distinction entre les secteurs non bâtis et les secteurs déjà bâtis. «Les premiers serviront de bases à l'aménagement; les seconds donneront lieu à des mesures d'assainissement.

La conversion des valeurs limites de bruit en écarts minimums à observer entre l'autoroute et les maisons d'habitation fournit des distances très grandes, de sorte qu'il faut recommander aux organes responsables de l'aménagement d'accorder une importance accrue aux ouvrages de protection efficaces tels que l'établissement de routes en contrebas, les parois protectrices et les rangées de bâtiments protégées contre le bruit.»

Mais qu'est-ce qu'on entend par de grands écarts minimums par rapport à l'autoroute? Les professeurs E. Grandjean et A. Lauber, de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich, écrivent à ce propos dans la *Nouvelle Gazette de Zurich*, N° 94, du 26 février 1973:

«Les maisons d'habitation de six étages exigent, à comparer aux bâtiments à un seul étage, une distance environ double par rapport aux autoroutes ou aux routes de grand trafic. Au vu du volume du trafic tel qu'il se déroule habituellement sur les autoroutes (...), les maisons d'habitation à plusieurs étages ont besoin de distances de plus de 300 m.»

Ainsi que MM. E. Grandjean et A. Lauber le reconnaissent, on ne peut pas fixer partout des distances aussi élevées. Mais d'autre part, dans l'intérêt de la santé et du bien-être de l'homme, on applique aux autres routes à haute capacité de trafic les mêmes exigences qu'aux autoroutes. Il se dessine ainsi, dans la conception de l'aménagement, une évolution profonde dont les cantons et les communes ne devraient pas tarder à s'inspirer. On ne doit plus admettre qu'il se construise à distance insuffisante des routes de grand trafic des bâtiments élevés dans des secteurs encore peu touchés ou encore pas touchés du tout, alors que l'on sait que demain déjà, pour des raisons bien compréhensibles, leurs occupants demanderont aux pouvoirs publics de prendre des mesures en vue de la protection de l'environnement.

ASPAN

La gratuité des transports en commun

Le journal *Le Monde* (5.10.1973) relate, sous la plume d'Etienne Mallet, l'intéressante innovation que connaît, depuis deux ans, la commune de Colomiers (près de Toulouse, en Haute-Garonne): le transport urbain gratuit – et sur une assez large échelle – puisqu'il s'agit d'une municipalité de 22 000 habitants.