Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 119 (1993)
Heft: 4

Sonstiges

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: 30.03.2025

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

Energie 2000: *théorie et pratique*

Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

La campagne *Energie 2000* bat son plein: que ce soit à la télévision ou même dans nos colonnes, où l'on trouvera bientôt une nouvelle rubrique qui lui est consacrée. Deux évidences justifient cette promotion des économies d'énergie:

- une grande partie de l'énergie que nous consommons provient de sources non renouvelables
- de la source au consommateur inclus, l'énergie est une cause de pollution dont l'évolution met en danger tant l'humanité que la nature.

Ces constatations s'appliquent avec une pertinence toute particulière aux produits pétroliers, comme viennent de nous le rappeler deux catastrophes maritimes et l'aggravation de la pollution atmosphérique dans les villes italiennes ou à Athènes. Donc bravo à *Energie 2000*!

Pourquoi ne pas promouvoir *Energie 2000* auprès des PTT? Le géant jaune projette de transférer du rail à la route une partie du courrier, donc d'augmenter la consommation d'essence (et accessoirement l'encombrement des routes – sinon la régularité du courrier...). Les trains continuant de circuler, le bilan énergétique total sera alourdi. Il y aurait, pour la Suisse romande, 175 000 francs d'économies annuelles à la clé: les kilomètres supplémentaires (+ 18%!) parcourus par les véhicules des PTT seront apparemment très avantageux.

De même, le groupe d'étude sur l'avenir des CFF paraît être une bonne cible pour *Energie 2000*, puisqu'il propose aussi le transfert du rail à la route de certaines prestations ferroviaires. Par ailleurs, la réduction proposée des prestations des CFF aura pour corollaire la promotion du trafic privé.

Ces exemples montrent clairement que les préoccupations énergétiques et écologiques de la Confédération (pour ne pas parler des aspects sociaux qui avaient pesé lourd dans la nationalisation des chemins de fer) doivent s'effacer devant les considérations économiques. La liberté du marché est brandie comme panacée, faisant oublier les causes structurelles de la situation financière des chemins de fer ainsi que la nécessité d'assainir ces derniers, notamment par leur désendettement et la suppression des distorsions de concurrence. Cet impératif a été reconnu même par la Commission de la Communauté européenne – peu suspecte de pénaliser la libre entreprise.

Mais voilà le nœud de la question: les finances de nos grandes régies sont examinées absolument hors de toute considération non économique: elles n'ont pas à payer pour la protection de l'environnement. Pourtant, les impératifs écologiques alourdissent, souvent de façon impérative, les charges des CFF, sans qu'il soit tenu compte de l'intérêt général. Est-il juste que les coûts consentis dans ce domaine entraînent à terme la dégradation des prestations ferroviaires (au détriment des régions et des usagers les moins favorisés s'entend, car les grands axes seront cajolés)? Attendons-nous à des coupes cruelles dans les grands projets voulus par le peuple, soit *Rail 2000* et *AlpTransit*.

On est fondé à se demander si ces grands problèmes sont discutés dans le plénum du Conseil fédéral ou restent de la compétence exclusive des départements. Quant au Parlement, certaines velléités récentes indiquent que la qualité des transports publics ne vaut hélas pas très cher sous la Coupole. Peut-on imaginer que la SIA, comme d'autres organisations professionnelles, s'engage pour que la Confédération ait les moyens d'assurer les tâches d'intérêt national?