

**Zeitschrift:** Tracés : bulletin technique de la Suisse romande  
**Herausgeber:** Société suisse des ingénieurs et des architectes  
**Band:** 130 (2004)  
**Heft:** 07: Aérodynamique en F1

## **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:** 18.03.2025

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



## Vroum - vroum

Chaque année, le salon de l'auto ravive cet irritant paradoxe : collectivement, la mobilité automobile est irrationnelle, puisque chaque bipède déplace quotidiennement une carapace métallique de plus d'une tonne en émettant force CO<sub>2</sub>; individuellement, l'auto continue d'exercer, inexorablement, sa fascination sur l'*homo sapiens*, en dépit d'un engorgement croissant des voies de circulation.

Pour tenter de comprendre un peu de cette fascination apparemment incompressible, nous avons choisi de nous pencher, dans ce numéro, sur l'ingéniosité automobile. Celle-ci recourt, dans le domaine de la Formule 1, à la plus extrême sophistication technologique pour améliorer les performances aérodynamiques. Elle trouve son inspiration, chez Franco Sbarro, dans l'intuition esthétique ou dans l'interprétation du mythe automobile, ce qui n'empêche pas ce « haut-carrossier » de mener une réflexion approfondie sur les questions de la mobilité durable. Son projet de véhicule électrique *Urbi*, développé en 1993, a hélas été abandonné, faute de trouver un soutien auprès des producteurs d'électricité.

Par contraste, le développement des modes de transport recourant à des énergies alternatives apparaît singulièrement poussif, comme devrait en rendre compte le prochain séminaire organisé par l'AISEN à l'EPFL<sup>1</sup>. Les associations faitières énergétiques, malgré une opinion publique de plus en plus réceptive et motivée par des solutions favorisant un développement durable, peinent à mettre sur pied des systèmes alternatifs performants. Par exemple, les véhicules à gaz ne disposent que de cinq points de ravitaillement sur l'ensemble du territoire romand<sup>2</sup>, alors que leur technologie est depuis longtemps validée et fiable. Sur un plan politique, les mesures incitatives en faveur des énergies non polluantes ne trouvent pas un soutien efficace et restent par conséquent en sommeil devant le parlement. Seuls les véhicules hybrides, qui pérennisent une forte dépendance envers les carburants traditionnels, semblent aujourd'hui promis à un certain avenir.

Face à l'industrie et à la recherche automobiles, on ne peut que constater un déficit de séduction et de performance dans les tentatives menées par les associations énergétiques pour développer une mobilité alternative. Engoncées dans une perception rétrograde du marché, elles rechignent à s'engager dans les investissements nécessaires ou paraissent résignées au *statu quo*. Les expériences alternatives amorcées ici ou là restent donc toutes fragmentaires, inabouties, condamnées d'avance par l'absence de réseau. L'imagination et l'ambition manquent, au point que l'on pourrait légitimement se demander si la volonté des lobbies énergétiques ne s'exercerait pas, surtout, dans le sens de l'immobilisme.

<sup>1</sup> « Voiture et cité de demain », conférence organisée par l'AISEN, e'mobile et la FRE, Polydôme de l'EPFL, le 31 mars 2004, dès 9 h.

<sup>2</sup> À Aigle, Cossonay, Neuchâtel, Vevey et Renens