Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 100 (1974)

Heft: 5: SIA spécial, no 2, 1974

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 01.07.2025

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

Editorial

Voilà trois mois, les pays arabes producteurs de pétrole menaçaient notre prospérité en restreignant leurs livraisons d'hydrocarbures. Subitement, les problèmes énergétiques, qui existaient depuis longtemps déjà, fournissaient les grands titres des journaux. Non sans un certain masochisme, le public prenait connaissance des mesures frappant son enfant chéri : l'automobile. Le Conseil fédéral nous suppliait de réduire la température des locaux et de limiter l'eau chaude de nos ablutions. La mesure qui a bien sûr le plus frappé les imaginations a été l'interdiction temporaire de circuler le dimanche. Elle a même pris un certain côté folklorique, relançant la popularité de la bicyclette, montrant que notre monde n'avait pas été créé bruyant, mais que ce sont nos activités qui y causent un perpétuel fond sonore. Les transports publics annonçaient une fréquentation record, les journaux signalaient le nombre de vies humaines sauvées chaque dimanche par l'interdiction de circuler. Nous étions installés dans la crise, prêts à tous les sacrifices, soucieux d'économies, heureux de freiner la pollution. Certains monstres perdaient de leur venin : statistiques à l'appui, le peuple suisse comprenait la nécessité des centrales nucléaires. Les mass media dénonçaient l'insalubrité des locaux surchauffés.

Que reste-t-il aujourd'hui de cette curieuse euphorie ? D'abord un certain sentiment d'avoir été trompé. L'escalade vertigineuse du prix des huiles de chauffage semble avoir eu vraiment par trop d'avance sur l'évolution réelle de celui à l'importation et l'on cite de curieuses manipulations (certaines baisses intervenues depuis lors confirment ce sentiment). Ensuite, il est difficile de croire longtemps à la pénurie, sachant tous les réservoirs et citernes pleins à ras bord. Enfin, la conscience de vivre une crise, conférant à chacun un sens aigu de ses responsabilités particulières, s'émousse très rapidement. Le temps des restrictions volontaires, spécialement sur la route, est oublié. Seul le prix augmenté de l'essence et la perspective de nouvelles hausses nous rappellent l'alerte.

En réalité, les problèmes sont encore là, dans toute leur gravité. Le pétrole n'est toujours pas inépuisable ; la mise en valeur de nouveaux gisements n'est pas indéfiniment possible, alors que les croissances démographique et industrielle combinées augmentent inexorablement les besoins. L'automobile reste un moyen de transport d'une souplesse et d'un confort inégalés, mais d'un rendement énergétique dérisoire. De plus, son prix comporte une part importante consacrée à des seules fins d'esthétique ou de prestige sans aucun rapport avec le but d'un véhicule, qui est de transporter une charge. Ce fait, facteur d'inflation, n'est pas négligeable, si l'on songe qu'en Allemagne fédérale, par exemple, un travailleur sur sept vit directement de l'automobile. Il reste tristement vrai que l'automobile est le moyen de transport le moins sûr et le plus polluant. Notre approvisionnement en énergie dépend toujours à 80 % du pétrole, dont le prix est susceptible de continuer à augmenter sans que nous ayons la moindre influence sur cette évolution. La décision de la France de laisser flotter sa monnaie, contrairement à tous les principes affirmés précédemment, montre les incidences de la hausse du pétrole sur la balance des payements.

Ce tableau paraît bien sombre, il n'en reflète pas moins combien fragiles sont les prises de conscience suscitées par une crise. Il montre également le degré élevé de responsabilité des ingénieurs et des architectes dans le monde d'aujourd'hui. Si souvent rendus coupables de tous les maux, les « technocrates » sont appelés à la rescousse lorsque la situation demande des solutions nouvelles. La technicité de notre civilisation est une réalité, le retour au Moyen Age n'est ni souhaitable, ni possible. Nous devons mettre nos connaissances et notre influence au service d'une évolution contrôlée et rationnelle de la technique. Personne ne peut mieux œuvrer en faveur du choix de solutions optimales. L'architecte, par une sélection judicieuse des matériaux de construction et d'isolation, détermine les besoins en huile de chauffage pendant des dizaines et des dizaines d'années pour les bâtiments qu'il construit. L'application par l'ingénieur de méthodes de calcul perfectionnées permet une économie toujours plus poussée de matières premières, donc d'énergie nécessaire à leur traitement. La consommation spécifique des moteurs d'avions a baissé de 40 % environ en une quinzaine d'années. On peut calculer pour chaque véhicule la vitesse optimale pour le rendement énergétique. Un seul homme conduisant trois locomotives électriques de 20 000 ch au total peut faire franchir les Alpes à 1500 tonnes de charge utile, alors qu'il faudrait une centaine de camions, roulant à une vitesse moyenne inférieure, avec un rendement énergétique considérablement plus faible, pour accomplir la même tâche.

Il ne suffit pas que les spécialistes connaissent toutes ces possibilités optimales, il faut les imposer. Dans ses contacts avec les pouvoirs publics, avec ses mandataires ou ses supérieurs, l'ingénieur et l'architecte doivent soutenir les projets ou les solutions les plus fonctionnels, les plus économiques et ceux ménageant le mieux les ressources disponibles, même si c'est au détriment de la rentabilité la plus immédiate. Cette pratique, cette éthique lui donneront le droit d'exercer vraiment ses responsabilités et d'être préservé de mesures extrêmes, discutables, prises sous l'influence émotionnelle d'une atmosphère de crise, comme par exemple certains arrêtés sur la surchauffe. Cela aidera à combattre le discrédit dont souffrent souvent injustement les professions techniques universitaires, en dépit de leur contribution décisive à la généralisation du bien-être.

J.-P. Weibel.