Les cachotteries

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **28 (1991)**

Heft 1050

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1020966

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Domaine Public
DP
JAA
1002 Lausanne
5 septembre 1991 – nº 1050
Hebdomadaire romand
Vingt-huitième année

Les cachotteries

— *«En 1988, les chemins de fer ont consommé 2441 GWh d'électricité. Ce chiffre représente 5,5 pour cent de la consommation finale totale de notre pays (44 327 GWh). Selon les estimations, l'exploitation de la nouvelle transversale* (nouvelles lignes à travers les Alpes, réd.) *l'augmentera de 530 à 730 GWh/an, soit entre 1,2 et 1,6 pour cent de la consommation totale d'électricité de 1988.»*

— *«Comme les transports publics consomment moins d'énergie par unité de trafic et qu'ils émettent moins de substances nocives que l'automobile, le projet Rail 2000 aura des effets positifs sur la consommation d'énergie et la pollution de l'air.»*

Ces deux citations sont à peu près tout ce que contiennent les messages du Conseil fédéral concernant la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes et Rail 2000 au chapitre de l'énergie. Le premier message est long de 138 pages et le second de 88.

Plus récemment, les CFF annonçaient, comme s'ils venaient de le découvrir, qu'à l'inauguration des nouvelles transversales ferroviaires il leur manquera chaque année un millier de gigawattheures. Ce chiffre correspond environ à la consommation supplémentaire provoquée par l'exploitation de ces nouvelles lignes et par les nouvelles prestations Rail 2000.

Il y a un peu plus d'une année, au moment où le Conseil fédéral présentait son choix de nouvelles transversales ferroviaires, il avait connaissance, et les CFF avec lui, des difficultés d'approvisionnement que connaîtrait la régie... Pas un mot pourtant dans son message sur la manière d'y remédier: achats supplémentaires à l'étranger, construction en Suisse de nouvelles unités de production, économies à réaliser dans un autre secteur, etc. Comme s'il fallait attendre qu'un projet soit adopté ou en voie de l'être pour se préoccuper de ses conséquences.

Au cours de la même conférence de presse, le directeur des CFF, M. Eisenring, a déclaré: «Les coûts semblent échapper à notre contrôle.» Comme s'il n'était pas prévisible que les prestations supplémentaires fournies par les CFF, et réclamées par le politique au nom de la protection de l'environnement, allaient engendrer des coûts supplémentaires. Le message consacré à Rail 2000 laisse d'ailleurs clairement sous-entendre que ce projet ne sera bénéfique — au niveau de la consommation d'énergie, mais aussi financièrement — que s'il y a transfert de la route au rail. Rien n'ayant été entrepris pour assurer ce transfert, il est évidemment logique que les avantages escomptés ne deviennent pas réalité.

Et ce mode de faire se retrouve dans d'autres circonstances: qu'il s'agisse de l'inauguration d'un musée, d'un hôpital ou d'une école professionnelle, on n'a pas d'adjectifs assez forts pour parler de l'audace des décideurs, du bon travail des constructeurs et du bénéfice social de la réalisation. Mais que surgissent les premiers comptes d'exploitation, et chacun feint l'étonnement devant ces charges nouvelles, pourtant prévisibles.

Cette attitude correspondait bien à l'époque maintenant révolue d'une croissance présumée infinie; elle a permis quelques réalisations utiles qui eussent été combattues si toute la vérité avait été dite dès le départ. Mais cette manière de «forcer la main» est désormais devenue inadéquate. Car cette imprévoyance et ces cachotteries contribuent à abaisser le niveau de confiance des citoyens à l'égard de leurs élus. Et surtout, en faisant croire que le fruit n'a pas de noyau, on diminue la qualité du débat politique. Parce que celles et ceux qui défendent un projet sont dispensés d'aborder des questions certes embarrassantes, mais de première importance; et parce qu'en infantilisant les citoyens — «le peuple ne comprendrait pas telle ou telle conséquence» — on ne fait que provoquer, dans d'autres circonstances, des réactions imprévues de sa part.

Il est bien clair qu'en adoptant le principe de la transparence, les projets qui ne parviendraient pas à satisfaire un cahier des charges tenant compte d'un ensemble de contraintes à long terme ne pourraient plus voir le jour. Il n'y aurait pas lieu de le regretter.

PI