

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **119 (1993)**

Heft 23

PDF erstellt am: **10.07.2024**

### **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 ingénieurs peuvent-ils contribuer à améliorer la qualité de la vie?

Par Jean-Pierre Weibel,  
rédacteur en chef

457

C'est la question que se sont posée quelque 150 ingénieurs et scientifiques d'une trentaine de pays dans le cadre de la 10<sup>e</sup> Convocation (congrès mondial) de la CAETS<sup>1</sup>, du 13 au 18 septembre dernier à Zurich. Ils avaient choisi pour thème de cette réunion à haut niveau le développement de systèmes de transport durables, c'est-à-dire ménageant les ressources du globe: «sustainable» en anglais.

Beaucoup de questions, encore plus de réponses, pas forcément convergentes, malgré leur pertinence et les compétences exceptionnelles des intervenants.

Il n'est pas dans mon propos d'entrer ici en matière sur les exposés présentés à Zurich; un bref communiqué dans ce numéro et des contributions plus étoffées par la suite informeront les lecteurs intéressés par cette manifestation et sa portée éventuelle.

Il faut hélas parler de portée éventuelle. En effet, les solutions possibles aux problèmes des déplacements de pendulaires dans les mégalo-poles occidentales comme dans celles des pays en voie de développement, les propositions pour réduire la charge exercée sur l'environnement par les différents moyens de transport ou pour améliorer la fluidité et la sécurité du trafic, les techniques nouvelles évoquées pour mieux assurer la compatibilité intermodale constituent autant d'éléments qu'on imaginerait susceptibles d'intéresser aussi bien les responsables politiques que le grand public. Pourtant, le Département fédéral des transports, de l'énergie et des communications n'avait pas jugé possible de répondre à l'invitation de l'Académie suisse des sciences techniques, organisatrice de cette manifestation de portée internationale, ne fût-ce que par l'envoi d'un observateur.

De même, la *Nouvelle Gazette de Zurich*, qu'on ne saurait accuser de «Technik-feindlichkeit», n'a trouvé qu'une vingtaine de lignes à consacrer à un communiqué à l'issue de la Convocation.

Cela pose le problème non pas de la qualification des ingénieurs lorsqu'il s'agit de répondre aux aspirations de larges milieux de la population, mais de la possibilité de se faire entendre, des autorités responsables comme du grand public. Si l'on jette un regard sur la liste des orateurs de la CAETS, on y trouve par exemple le vice-premier ministre et ministre des transports de Belgique, le PDG de British Aerospace Airbus Ltd, un ingénieur général des Ponts et chaussées français et le directeur général de Nissan Motor: on est loin d'une réunion d'auteurs de science fiction<sup>2</sup>. C'est dire que le congrès de la CAETS aurait mérité que la presse s'en fît plus largement l'écho.

Le désarroi actuel d'une grande partie du monde politique face aux problèmes de transports découle pour beaucoup d'une information insuffisante sur l'état d'avancement réel de la technique et les solutions qu'elle peut apporter dès aujourd'hui.

Disons-le tout net: les ingénieurs peuvent et doivent apporter leur contribution à l'amélioration de la qualité de la vie, au moins autant que leurs collègues universitaires issus des sciences humaines, souvent choyés par les médias. Le fait d'être tenu à l'objectivité scientifique<sup>3</sup> ne devrait pas constituer un handicap, mais un atout dans nos relations avec les élus et avec les journalistes. Il y va de l'intérêt même de la société.

<sup>1</sup> Council of Academies of Engineering and Technological Sciences

<sup>2</sup> Un journaliste dit scientifique a répondu à l'invitation de la CAETS qu'il ne s'intéressait pas à la futurologie!

<sup>3</sup> A ce sujet, notons qu'il appartient à nos milieux professionnels de veiller au respect de cette objectivité: l'éthique de l'ingénieur doit être un gage de crédibilité.