

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **124 (1998)**

Heft 11

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

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

<http://www.e-periodica.ch>

Ecologie, que d'âneries on commet en ton nom !

Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

171

Nos lecteurs savent que je ne suis pas indifférent à la protection de l'environnement et ne rejoins pas les rangs de ceux qui lui attribuent un rang inférieur dans les priorités actuelles, au nom de la primauté de l'économie.

Toutefois, j'ai déjà relevé que sans tomber sous l'emprise de la pensée unique, il faut trouver les moyens de mener une politique écologique, dont le prix n'est nullement négligeable. L'alarmisme, l'exagération, le manque d'objectivité ou le fondamentalisme vont à fins contraires et débouchent sur l'indifférence, voire le scepticisme le plus total.

Souvenons-nous de la mort très prochaine des forêts qu'on nous prédisait, en l'attribuant en exclusivité aux rejets de combustion des hydrocarbures et en clouant au passage l'automobile au pilori. Avec le recul, on constate qu'une partie du domaine forestier de nos régions était vraiment touchée, sans toutefois que la cause en soit identifiée de façon univoque (le cas des pays de l'Est européen relève d'une autre analyse). Aujourd'hui, nos forêts ne sont pas mortes et la conscience des automobilistes est apaisée par l'abaissement des limites de vitesse (dont le respect est évident à la ville comme à la campagne !) et l'avènement du catalyseur. De là à considérer le problème comme résolu...

La ligne électrique à très haute tension Galmiz-Verbois entre enfin dans sa phase de réalisation, plus de vingt ans après sa mise à l'enquête en 1976. Il y a une dizaine d'années, l'actuel directeur de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage ne déclarait-il pas, devant un parterre d'électriciens, que cette ligne était inutile ? Or 50 millions de kWh ont été gaspillés annuellement dans l'attente de la nouvelle ligne, soit une puissance moyenne de quelque 6 MW, du fait d'une surcharge quasi-permanente : n'est-ce pas là de l'écologie à rebours ? En effet, l'énergie perdue a forcément été comptabilisée dans les statistiques, aidant ainsi à justifier le besoin de nouvelles centrales.

La Suisse est le seul pays où les avions ultra-légers (ULM) sont interdits, et ce au nom de la protection de l'environnement. Pourtant, le transfert de l'activité d'une partie des pilotes vers ces aéronefs discrets, tant en ce qui concerne le bruit que la consommation de carburant, contribuerait à ménager l'environnement, le risque d'une prolifération étant nul, vu les prescriptions sévères imposées aussi bien aux pilotes qu'aux avions. C'est d'ailleurs la conclusion à laquelle était arrivé l'Office fédéral de l'aviation civile au terme d'une analyse et d'essais approfondis menés il y quelques années. Nonobstant, le Conseil fédéral avait interdit l'usage de tels appareils dans notre pays.

Le maintien de l'interdiction conduit aujourd'hui au sommet de l'absurde. L'année dernière, nous avons brièvement présenté *Icaré 2*, le premier avion propulsé par l'énergie solaire utilisable au quotidien¹, développé par l'Université de Stuttgart. Des intéressés souhaitaient faire voler dans notre pays cet appareil, absolument silencieux et autonome sur le plan énergétique. L'autorisation en a été refusée sur la base de la réglementation helvétique, qui interdit les « aéronefs propulsés par moteur » dont la charge alaire est inférieure à 20 kg/m², ce qui est le cas de *Icaré 2*.

L'avion le plus écologique au monde est donc interdit de vol en Suisse – au nom de l'écologie !

« Délivrez-moi de mes amis, je me charge des ennemis », serait-on tenté de s'écrier, lorsque l'on a une conscience (et non une doctrine sectaire) écologique.

¹« Sur les traces d'Icare », IAS N° 6 du 5 mars 1997, p. 75