

Dossier de l'édito

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **25 (1988)**

Heft 929

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

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

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

A propos de transit

(pi) On parle beaucoup ces temps de trafic européen de transit à travers la Suisse. Il nous a semblé utile de rappeler certains points qui semblent parfois ignorés et de contester quelques idées reçues.

● 80% au moins des camions européens pourraient être chargés sur des trains pour traverser la Suisse. La dimension des tunnels ne permet en effet pas le transport des véhicules d'une hauteur supérieure à 3,80 mètres. Mais moins de 20% du parc des poids lourds dépasse ce chiffre. Et si l'horaire actuel des trains de ferroutage n'est pas très étoffé, c'est bien que la demande n'est pas forte.

● La Communauté européenne doit transporter des marchandises, pas des camions. Ce sont les pressions des lobbies routiers à l'intérieur des pays de la CE qui poussent leurs ministres à être si fermes. Pourtant, ce qui importe, c'est que les marchandises puissent circuler. Et les multi-nationales du transport investissent maintenant dans le rail.

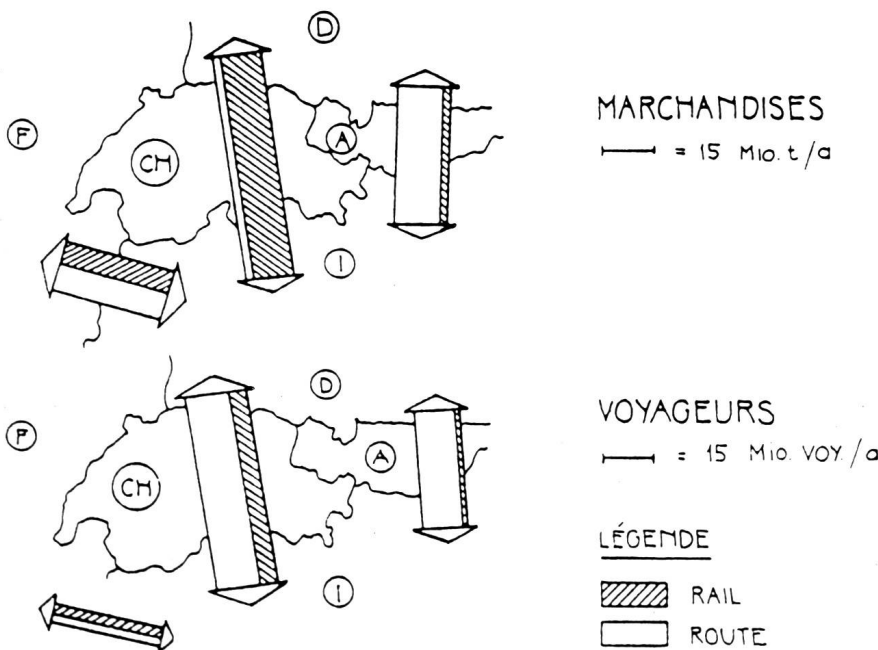
● Comme nous le montre l'illustration ci-dessous, la Suisse contribue déjà largement à l'écoulement du trafic de transit Nord-Sud. Simplement, chez nous, pour les marchandises, la majeure partie du tonnage est prise en charge par le rail, alors que la situation est inverse en Autriche et qu'elle est équilibrée en France. La part de la Suisse dans le trafic de transit des personnes est nettement plus importante que celle de ses voisins.

● La Suisse peut encore augmenter sa part de trafic de transit: les chemins de fer ont transporté en 1984 15 millions de tonnes de marchandises, dont 2 millions par ferroutage; Le Gothard et le Lötschberg-Simplon actuels permettraient d'écouler 24 à 30 millions de tonnes par année sans nuire au trafic voyageurs. La réserve de capacité est donc de 9 à 14 millions de tonnes. Un fort accroissement du trafic de transit nécessiterait toutefois l'achat de matériel et l'engagement de personnel supplémentaires.

● Si la Suisse connaît une limite de poids de 28 tonnes, c'est en partie à cause des routiers. Ces derniers n'ont en effet jamais été vraiment favorables à son alignement sur les pays voisins, lorsque ceux-ci ont revu leur législation. De technique (la limite était nécessaire pour des raisons de sécurité), cette norme est devenue protectionniste pour la plus grande joie des camionneurs suisses.

La constitution d'un «comité de crise» samedi dernier à Lausanne serait plus crédible si ces gens n'avaient pas attendu les menaces de l'Europe pour réclamer l'ouverture du réseau helvétique aux 40 tonnes et s'ils n'avaient pas tiré bénéfice de notre norme restrictive pendant de nombreuses années. Et dans ce concert des durs, il convient de rappeler ce que Heini Fischer, directeur de l'Association suisse des transporteurs routiers (ASTAG) déclarait au *Tages Anzeiger* du 17 novembre: «Nous sommes pour le maintien de la limite des 28 tonnes en Suisse». Faut-il préciser que M. Fischer espère également que nos négociateurs réussiront à maintenir la possibilité pour nos camions de rouler à l'étranger avec un poids supérieur? ■

Trafic ayant franchi les Alpes en 1984



Source: Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes - Rapport d'opportunité

EN BREF

L'Association suisse des objecteurs de conscience va se créer le samedi 26 novembre à Berne. Elle a pour but de regrouper tous ceux qui ont refusé l'armée, que ce soit par objection éthique ou en obtenant un renvoi pour raisons médicales ou autres. Adresse provisoire: case postale 2, 3000 Berne 11.

La prochaine conférence d'orthographe des pays germanophones aura lieu en mai 1989. L'Institut de la langue allemande de Mannheim a présenté un important volume de propositions, mais en définitive, ce seront probablement des règles de ponctuation et de division des mots qui seront retenues. Quant au «Eszett» (ß), ce signe équivalant à deux «s» et pratiquement déjà introuvable en Suisse, par la volonté des fabricants de machines à écrire, il pourrait disparaître définitivement pour des raisons techniques.