

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 120 (1994)
Heft: 13

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: 03.02.2026

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

Les éléphants prennent le train, les bus roulent à contresens

Par Pierre Boskovitz,
rééditeur

233

Envoyer les éléphants par le train? se demande l'IRF¹ – commentant la décision du peuple suisse interdisant, d'ici dix ans, le passage de camions à travers les Alpes – dans la revue *World Highways*².

Certes, constate-t-elle, actuellement 20 millions de tonnes de marchandises, transportées par quelque 2,3 millions de camions, traversent annuellement les Alpes par les routes d'Autriche ou de Suisse et ce chiffre est en augmentation. Certes aussi, les Alpes doivent être protégées en tant que «joyau du patrimoine naturel de l'humanité», admet l'IRF.

Toutefois, selon les accords internationaux péniblement négociés, l'«écologisation» des transports incomberait aux usagers de la route, et un système d'«écopoints» introduit en Autriche devrait aboutir en 12 ans à une réduction d'au moins 60% de la pollution. Nous y croirons le moment venu.

L'IRF est persuadée que le système le plus efficace pour le financement des routes consiste à faire payer l'usager plutôt que le contribuable, sous forme de péage, par exemple. A condition, bien sûr, que les ressources ainsi dégagées ne subventionnent pas d'autres modes de transport, mais servent à améliorer le réseau routier.

Le mouvement général observé en Europe s'oriente vers le *road pricing*, la vérité des prix en matière de transports. Ainsi les autorités allemandes et britanniques préparent-elles déjà la privatisation des autoroutes, combinant vignettes et péages. Pour simplifier. L'Europe tend ainsi vers une véritable économie de marché, où l'Etat ne dictera plus le choix des modes de transport, des itinéraires et des fournisseurs de services. De ce point de vue, l'interdiction du camionnage est déjà anachronique, estime l'IRF, pour qui un effort d'imaginaire devrait permettre de dépasser l'alternative rail ou route.

A l'aube du XXI^e siècle, les solutions fondées sur la synergie de la sidérurgie et de la combustion interne font place à un univers d'électronique où les concepts d'autoroute intelligente et de voirie informatique prennent tout leur sens. Et l'IRF de conclure: la recherche sur l'application de nouvelles technologies au transport de marchandises ouvrirait aux ingénieurs suisses de vastes perspectives, créant de nouveaux marchés en Europe et dans le monde.

Cette lecture nous inspire une image idyllique de notre avenir: plusieurs réseaux parallèles d'autoroutes (comme aussi de voies ferrées) sillonnent nos campagnes européennes. Leurs exploitants se livreront à la libre concurrence et dépenseront des trésors d'imagination pour attirer l'automobiliste sur leur réseau sophistiqué (qu'il faudra bien amortir). Alléché par mille appâts, le voyageur potentiel se livrera à de savants calculs pour évaluer où est son véritable avantage. «Pour vos voyages d'affaires, empruntez nos routes confortables avec musique et autoguidage! Dès l'entrée du réseau, nos hôtesses se chargent de rendre votre voyage non seulement utile, mais agréable aussi!» Pendant ce temps, pastèques et autres patates parcourront le continent en long et en large par faisceau hertzien à large bande, si ce n'est par satellite.

Mais juste avant de nous envoler vers cet avenir radieux, accordons un instant à l'harmonisation de la signalisation routière et particulièrement à l'exemple ci-contre...

Qu'il nous soit permis de reproduire ici une perle rare de la signalisation routière (photo croquée par J. Nouvier, Lyon), qui contribuera certainement à éliminer les signaux à contresens³.



³Signalons que le concours de photo de la revue *World Highways* - à qui nous devons cette perle - continue et que les envois primés sont récompensés par une bouteille de whisky écossais, à consommer, sans doute, avant de se rendre, au volant de sa voiture, à une réunion consacrée à ... l'amélioration de la sécurité routière.

¹Fédération routière internationale (International Road Federation, IRF)

²*World Highways - Routes du monde*, 3(March 1994)2