

Zeitschrift: Domaine public

Herausgeber: Domaine public

Band: 25 (1988)

Heft: 929

Rubrik: Dossier de l'édito

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: 29.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 ferroulage n'est pas très étayé, 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.

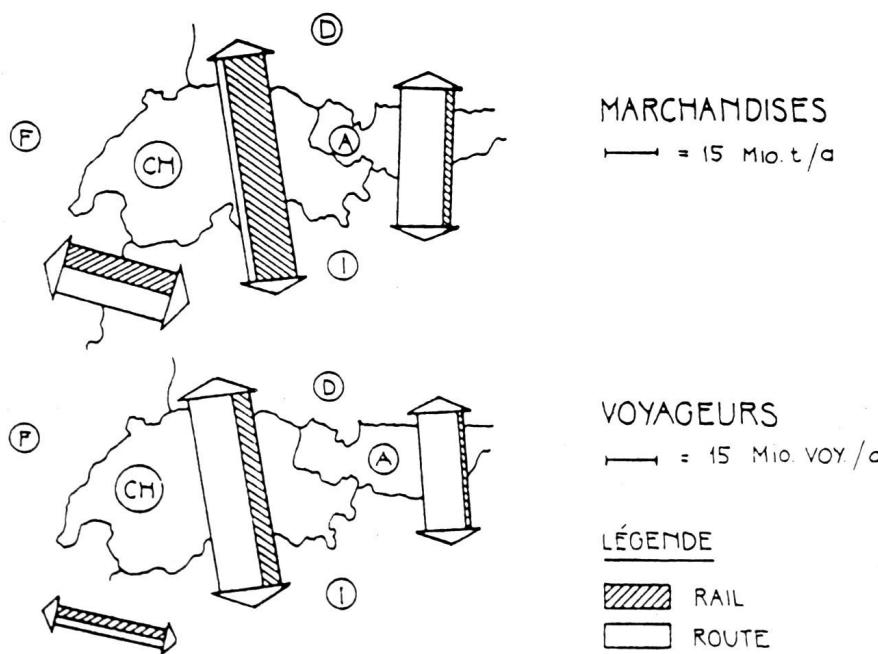
● Comme nous le montre l'illustration ci-dessous, la Suisse contribue déjà largement à l'écoulement du trafic de transit Nord-Sud. Simplement, chez nous, pour les marchandises, la majeure partie du tonnage est prise en charge par le rail, alors que la situation est inverse en Autriche et qu'elle est 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 ferroulage; 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.