

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 29 (1992)
Heft: 1095

Artikel: Consommation d'énergie des différents modes de transport de marchandises
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1022037>

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>

L'INVITÉ DE DP

All-white, dernière station

Beat Kappeler

secrétaire central à l'Union syndicale suisse

J'ai récemment eu le privilège de faire ma dernière inspection militaire. C'était comme toujours à l'armée: cent cinquante Suisses, encore moins élégants que d'habitude, visages roses, au physique très différent les uns des autres, suggérant un éventail d'âges de 28 à 62 ans (en réalité, la fourchette allait de 38 à 45 ans environ). Mais soudain, la scène me parut plus irréelle encore que d'habitude quand je me rendis compte que tous étaient des hommes et tous étaient des blancs. C'était donc une scène, un visage que la Suisse d'aujourd'hui ne nous présente plus. Car partout ailleurs, dans les gares, dans les trams, dans les restaurants, dans les villages même, on côtoie des femmes bien sûr, mais aussi de plus en plus de noirs, de Tamouls, de Chinois, d'arabes. Cette institution des plus typiquement helvétiques ne représente donc plus la Suisse ! La Suisse que nous vivons tous les jours, la Suisse que nous voyons... Je fus un peu surpris

que sans me rappeler lourdement la solidarité internationale, sans crier gare, mon image de la Suisse de tous les jours, de la Suisse normale, ait glissé, se soit modifiée. Quelque chose que j'avais subi pendant l'école de recrue il y a vingt-cinq ans comme un condensé de la Suisse profonde s'était mué en quelque chose de marginal — et ceci à vue d'œil...

La même expérience se répéta la semaine dernière alors que je parlais devant trois cents élèves d'un lycée privé chic de Zurich. Toutes (il y avait tout de même des filles) et tous étaient blancs et peu d'entre eux semblaient être des enfants de saisonniers, des Italiens ou des Espagnols. Ce n'était plus l'armée, mais une institution de reproduction de l'élite de la Suisse qui est encore «all-white» et autochtone, en contraste flagrant avec la Suisse perceptible partout ailleurs. Les leçons de grec de mon propre temps de lycéen («all-white» et «all-male», en 1964) me revinrent en mémoire. Les Spartiates pur sang ne comptaient finalement que quelques milliers d'individus, mais ils tenaient

l'entier du pouvoir et constituaient l'entier de l'armée. De petites batailles, de simples jacqueries leur étaient fatales. Les académies athénienes doivent elles aussi avoir présenté le même déphasage par rapport à la populace du Pirée antique. Comme les Grecs, nous tenons ces étrangers à l'écart de la citoyenneté. Nos quelques colonels-présidents de banque ou professeurs de linguistique s'appuient de plus en plus sur une base très large de bras colorés qui font le travail physique de ce pays mais qui restent à l'écart de la chose publique. En France, en Allemagne, la moitié de nos étrangers seraient devenus des citoyens. Et si l'on permettait par exemple aux Tamouls d'ouvrir boutique ? Je vous jure que dans cinq ans la Suisse compterait trois mille millionnaires de plus... Ils commenceront par vendre des sandwichs dans les files d'attente de la Maladière et ils finiraient par lancer de nouvelles chaînes gastronomiques. Cette éventualité est ressentie d'une manière diffuse par une partie de la population, par les xénophobes, qui se sentent menacés. Le jour où les immigrés et leurs enfants réclameront eux aussi leur place dans l'Etat et aux postes-clés de la société, l'élite sera peut-être moins sereine et libérale. Elle se sentira très spartiate... ■

Consommation d'énergie des différents modes de transport de marchandises

(red) A l'heure où nous devons nous prononcer sur la construction de nouveaux axes ferroviaires alpins, le graphique ci-contre peut fournir d'utiles renseignements. Il montre la consommation d'énergie primaire nécessaire pour déplacer une tonne de marchandise d'un kilomètre, également tenant compte des progrès techniques escomptés d'ici à 2005. On constate une fois de plus la relative frugalité des transports ferroviaires et fluviaux par rapport au trafic routier, ce dernier restant toutefois indispensable pour la distribution locale. Mais si aucune mesure n'est prise, l'augmentation du trafic annulera rapidement les gains obtenus grâce au transfert de la route au rail. ■

