

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 35 (1998)
Heft: 1353

Rubrik: Médias

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: 18.04.2026

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

peser lourd

tivité provoqué par le passage de 28 à 40 tonnes. La répartition des transports internes entre rail et route ne devrait donc pas trop pâtir de ce changement. Pour ce qui est du trafic de transit c'est, on l'a vu, l'ensemble RPLP, taxe alpine et subvention au rail qui permettra de maintenir le nombre de camions à son niveau actuel.

Une clé pour la porte européenne

Cet aspect du dossier a une importance intérieure particulière: tant pour des raisons d'image que d'efficacité, quelques grands distributeurs envisagent d'intensifier leur recours au rail pour approvisionner leurs centres régionaux. Il faudrait éviter d'émousser ces ardeurs écologistes avec une diminution du prix du transport sur route, d'autant plus que le rail a perdu, il y a quelques années, la bataille de la distribution de détail. Il continuera de profiter d'une autre spécificité suisse: l'interdiction faite aux camions de circuler la nuit et le dimanche, qui sera maintenue, et qui lui procure un petit avantage concurrentiel.

On le voit, la RPLP contribue à résoudre nombre de problèmes; elle est en tout cas une des clés de notre rapprochement avec l'Europe, puisqu'elle assure une partie du financement des transversales alpines, qu'elle permet l'application de l'Initiative des Alpes et qu'elle rend acceptable le relèvement de la limite de poids des camions, trois

dossiers dans lesquels l'Union européenne a fait valoir ses exigences.

Un des avantages de la RPLP est encore de faire participer les camions européens au financement des transversales alpines: ils paieront en effet environ un tiers du milliard et demi que devrait rapporter la taxe en 2005. Un argument qui ne manque pas de sel quand il est utilisé par la Confédération: Adolf Ogi s'était fait un point d'honneur d'assurer la construction des tunnels qu'il mettait à disposition de l'Europe par un financement exclusivement suisse; les infrastructures de transit des autres pays alpins bénéficient, elles, de contributions européennes directes.

Les deux tiers restants seront financés par l'industrie et les ménages suisses. Mais il faut compter que ceux-ci paient déjà la taxe forfaitaire actuelle (180 millions) qui sera abolie; en outre, le gain de productivité procuré par le relèvement de la limite de poids des camions permettra à l'industrie de supporter sans la répercuter sur le prix des produits transportés une autre part de la taxe.

Enfin, la taxe est légèrement désavantageuse pour les régions décentrées: celles-ci sont souvent dépendantes de transports plus longs que les grands centres. Mais les prix des biens de consommation sont généralement fixés uniformément pour l'ensemble de la Suisse. Et la part revenant aux cantons – un tiers du revenu de la taxe – sera pondérée pour tenir compte de cet inconvénient. pi

La RPLP, en bref

LA RPLP SERA calculée en fonction du poids total autorisé et du kilométrage des véhicules; elle devra être de 0,6 centime au moins et de 2,5 centimes au plus, par tonne de poids total autorisé et par kilomètre parcouru (en charge ou à vide). Elle pourra être relevée à 3 centimes en cas d'augmentation à 40 tonnes du poids total autorisé pour les camions. Le projet d'accord bilatéral avec l'Union européenne prévoit un prix de traversée de la Suisse correspondant à un taux de 2,7 centimes pour un camion de 40 tonnes.

Les camions de moins de 28 tonnes (en cas de passage à 40 tonnes) et les camions les moins polluants pourront bénéficier d'un taux préférentiel. Il est également prévu de traiter différemment les autocars, qui continueront de payer une taxe forfaitaire (5000 francs pour une année, soit deux fois le montant actuel).

La redevance alimentera la caisse fédérale à hauteur des deux tiers de son rendement – une modification constitutionnelle est en projet pour qu'elle puisse servir à financer les grands projets ferroviaires – le tiers restant revenant aux cantons.

Médias

LA COLLABORATION DANS la presse asiatique de langue anglaise est une réalité: *New Sunday Times* (Malaisie), *The Sunday Times* (Singapour), *Bangkok Post* (Thailand), *Borneo Bulletin* (Brunei), *South China Morning Post* (Hong Kong), *Manilla Chronicle* (Philippines), *The Sunday Times* (Indonésie) et *China Post* (Taiwan) diffusent un supplément hebdomadaire commun: *Asia magazine*.

LES VISITEURS DU sud-est asiatique disposent d'un hebdomadaire en langue allemande intitulé *Die Südostasiens-Zeitung*, avec des informations des pays de la région. Un supplément appelé *Das Auslands-Journal* contient des informations sur le reste du monde.

DEPUIS PEU, LES touristes germanophones en Asie peuvent lire un hebdomadaire sportif, *Sport Aktuell*, qui n'oublie pas les résultats du Loto helvétique. Un supplément intitulé *EURO Nachrichten* donne des informations politiques avec une page suisse.

LA HAUPTSTADT, L'HEBDOMADAIRE qui devait succéder à la centenaire *Berner Tagwacht* n'a pas passé l'été. Une fois de plus la gauche politique a marqué son manque d'intérêt pour une presse proche de ses idées. Les abonnés reçoivent à l'essai la *WoZ-Wochenzeitung*, seul rescapé important de la presse de gauche alémanique.

LE PÉRIODIQUE ZURICHOIS *Zürcher Studentin* a été fondé en 1923. La lecture de la collection permet de découvrir l'évolution de la gent estudiantine zurichoise: au début des années 30, nette tendance frontiste, avant le retour au patriotisme, tradition qui aboutit dans les années 50 à un anticommunisme musclé et un américanisme forcené. Enfin la gauche estudiantine se manifesta dans les années 70. C'est le résumé de la vie du journal qu'a donné le *TagesAnzeiger*. cfp