

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **120 (1994)**

Heft 13

PDF erstellt am: **24.09.2024**

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.

Les éléphants prennent le train, les bus roulent à contresens

Par Pierre Boskovitz,
rédacteur

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'utilisateur 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'imagination 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) sillonneront 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