20 cm de trop ou l'inutile combat

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **25 (1988)**

Heft 899

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1018086

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

POLITIQUE DES TRANSPORTS

20 cm de trop ou l'inutile combat

(*pi*) L'Association suisse des transports (AST) et la Communauté d'intérêt du vélo ont d'ores et déjà annoncé qu'elles lanceraient un référendum contre l'autorisation, pour les camions d'une largeur supérieure à 2 m 30, de circuler sur les routes secondaires. La nouvelle norme a déjà été acceptée au Conseil national la semaine dernière, et comme on voit mal les Etats être d'un autre avis en la matière, votation populaire il y aura. Pour 20 centimètres.

On peut comprendre les craintes des cyclistes: des camions plus larges risquent de les coincer encore plus. Mais leur combat tient du fétichisme: dans les agglomérations, les camions de 2 m 50 sont déjà admis; la très grande majorité des véhicules lourds circulant dans les villes (les transports publics) mesurent 2 m 50. Et ce n'est pas l'ouverture du 20% du réseau routier suisse encore limité à 2 m 30 (les routes secondaires en dehors des localités desservies par une route principale) aux camions plus larges qui compromettra la sécurité des cyclistes. Car ce qu'il faut savoir, c'est que la disposition restrictive actuelle n'est guère respectée, parce que difficilement respectable: impossible de refuser une dérogation à une petite industrie, établie à l'écart des routes principales, sous peine de la condamner à payer le prix d'un transbordement pour chaque livraison.

On a même vu certaines stations de montagne payer elles-mêmes les amendes que la police infligeait aux chauffeurs de cars trop larges, pour éviter que les agences n'inscrivent plus la station à leur programme. Les cars de 2 m 30 sont d'ailleurs devenus quasiment introuvables, à moins de payer le prix fort, à tel point que les PTT, pour leur service des voyageurs, ne parviennent pas à remplacer leurs vieux véhicules par des cars de série.

Ce combat est d'autant plus déplacé que ceux qui s'opposent à ce dépoussiérage de la loi sur la circulation sont les mêmes qui prônent la complémentarité rail-route, qui nécessite le trafic par conteneur ou palettes uniformisées. Justement: les conteneurs utilisés dans le trafic maritime, aérien, par rail ou par route, mesurent 2 m 42 de large. Impossible donc, pour les régions périphériques qui ne sont pas desservies par des routes principales, d'en profiter; les palettes EUR, celles utilisées par tous les chemins de fer européens, mesurent quant à elles 1 m 20 sur 80 cm. Par souci de rationalisation, et donc pour éviter des trajets, il est nécesaire de pouvoir charger deux palettes en largeur, ou trois en longueur: sur un train routier, vous chargez 26 palettes s'il mesure 2 m 30 de large, et 36 s'il dispose de 20 cm supplémentaires. Pour tous les transports de marchandises légères — pour lesquelles c'est le volume et non le poids qui détermine la quantité transportée —le gain est ainsi de 10 palettes par voyage... Les CFF devraient d'ailleurs profiter eux-aussi de cette possibilité de rationalisation. Pour la desserte locale par Cargo-domicile, ce sont des camionneurs privés qui effectuent les trajets expéditeur – gare et gare – destinataire. Ils sont maintenant obligés d'utiliser des camions de 2 m 30. En passant à 2 m 50, le nombre de palettes transportées par voyage augmentera, et les frais diminueront d'autant.

S'il faut maintenir ce qui est efficace en matière de limitation du trafic des camions — la limite de poids à 28 tonnes et l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche par exemple — il faut abandonner sans regrets une vieille norme dont on sait depuis longtemps qu'elle est inutile et contre-productive. Car en compliquant les transbordements d'un mode de transport à l'autre, les partisans de statu quo se font complices du tout à la route, seule à même de transporter les marchandises porte à porte. ■

Domaine public aura un stand au Salon international du livre et de la presse à Genève. Il s'y trouvera en bonne compagnie, puisqu'il y aura aussi une exposition intitulée «L'aventure du livre et de la presse à Zurich».

De jeunes lecteurs livrent la matière (textes et photos) nécessaire à la réalisation d'un magazine publié à Niederrichenbach, en Suisse centrale. Le titre *Musenalp-Express* rappelle le nom de l'alpage, à 1200 mètres d'altitude, où se trouvent l'éditeur, la rédaction et le service des annonces. Tirage: 330 000 exemplaires. Distribution gratuite à de nombreuses écoles professionnelles, moyennes, privées et même aux universités. L'édition est combinée avec un service de vente par correspondance.
L'édition d'un magazine en Allemagne est à l'étude.

ECHOS DES MEDIAS

Disparition, après 14 numéros, de *Freitung*, périodique bernois proche des thèses de la «Liste libre» de Leni Robert, en raison d'un découvert de 16 000 francs.
A noter, aux recettes, que les annonces ont rapporté plus que les abonnements et les dons. Une relance est envisagée.

La puissante *Publicitas* ouvre une succursale à Liestal (BL). La *Basler Zeitung* devrait profiter de son activité, ainsi que deux petites publications du canton. Le seul quotidien du demi-canton, la *Basellandschaftliche Zeitung* qui bénéficie des efforts publicitaires de l'agence OFA doit sentir le défi.

L'utilisation d'une chaîne nationale pour des diffusions sportives prive les téléspectateurs non seulementd'émissions dans la langue de leur choix, mais aussi des informations du télétexte dans cette langue.