L'effet Petkau

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

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

Heft 933

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1018477

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

40 TONNES

Raisonnement de poids lourd

(*pi*) A plusieurs reprises déjà, la Société pour le développement de l'économie suisse (SDES) a tenté, avec une argumentation tronquée, d'accréditer l'idée que la Suisse aurait tout à gagner à laisser rouler des trains routiers de 40 tonnes (la limite actuelle étant de 28 tonnes) comme le font les pays européens. Dans son service de presse du 13 décembre, la SDES écrit notamment, commentant l'émission *Table ouverte* du dimanche précédent: *«Nous l'avons déjà dit mais le répétons. Contrairement à trop d'idées reçues, le camion de 40 tonnes est nettement plus avantageux sur tous les plans que celui de 28 tonnes. Au plan de l'environnement tout d'abord (...): un véhicule de 40 tonnes, qui emporte quelque 25 tonnes de charge utile, transporte moins de poids mort qu'un 28 tonnes avec 14 tonnes de fret seulement. Sa consommation de carburant est moindre, partant sa charge polluante plus faible que celle de deux camions plus petits. Même un écologiste devrait être capable de comprendre cela.»* Et d'ajouter qu'en Grande-Bretagne, *«l'introduction des 40 tonnes a permis de diminuer de plusieurs milliers la flotte de poids lourds»*. La SDES devrait savoir qu'en politique on raisonne globalement et qu'il faut peser le pour et le contre.

Le pour tout d'abord: le parc suisse des camions, grands et petits, est d'environ 50'000 unités. Nous pourrions espérer en supprimer, proportionnellement à la Grande-Bretagne, un millier au plus. En admettant que chaque véhicule parcourt en moyenne 60'000 km par an, la Suisse «économiserait» 60 millions de kilomètres, hypothèse optimiste puisqu'elle ne tient pas compte du trafic induit par la nouvelle norme.

Le contre ensuite: il circule au Brenner environ 1 million de camions par année dont 40%, selon les estimations autrichiennes, emprunteraient le Gothard si la Suisse admettait les véhicules de 40 tonnes. Pour comparaison, il passe au Gothard environ 243'000 poids lourds par an. Nous devrions donc supporter une charge de trafic supplémentaire de 400'000 camions environ, soit plus d'une fois et demie le trafic actuel du Gothard, déjà saturé à certaines périodes. Sachant que le trajet Bâle – Chiasso compte environ 300 km, cela représenterait quelque 120 millions de kilomètres supplémentaires.

Un axe surchargé devant voir passer en moyenne un camion toutes les 25 secondes (contre un toutes les 65 secondes actuellement); 60 millions de kilomètres en moins d'un côté, 120 millions de plus de l'autre, le calcul est vite fait et pour la politique intérieure suisse, autoriser les camions de 40 tonnes n'est pas admissible.

Certes, le détour de nombreux véhicules par le Brenner n'est, du point de vue de la charge sur l'environnement, pas favorable non plus. Raison pour laquelle notre pays doit proposer une solution satisfaisante à la Communauté européenne: à court terme, financement à l'étranger de gares de transbordement pour le trafic combiné (conteneurs et caisses mobiles pouvant être chargées en transport routier, ferroviaire, aérien et maritime) et utilisation optimale des capacités existantes de transit par rail (voir à ce sujet DP 929, «La guerre des poids morts»); à long terme, construction d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes.

En s'acharnant à vouloir maintenir sur la route une part importante du trafic marchandise à longue distance, la SDES retarde d'une guerre. En poussant le raisonnement de la moindre charge pour l'environnement qu'elle tient pour justifier les 40 tonnes, on en arrive au transport combiné: à l'échelle européenne, cela signifie le camion du lieu de production à la gare et de la gare au lieu de destination, et le train sur les longues distances. En attendant que les infrastructures nécessaires au bon fonctionnement de ce système soient mises sur pied, le maintien d'une limite stricte à 28 tonnes a toute sa raison d'être: elle permet de contenir la quantité de camions en transit en fonction de la capacité du réseau routier et de la tolérance des populations qui en subissent les conséquences; elle assure à terme le succès du transport combiné. Le libre choix du moyen de transport s'arrête là ou commencent les contraintes physiques — le réseau routier n'est pas extensible à l'infini — et le respect de la santé de la population.

Même la SDES devrait comprendre cela. ■

L'effet Petkau

A propos de la réaction de la rédaction à la présentation par Pierre Lehmann du livre de R. Graeub sur *L'Effet Petkau* (DP 931), «Silence sur la radioactivité» et «Exclu».

(...) Une fois dépouillée de sa réthorique, cette réaction se réduit à l'affirmation que R. Graeub, et par ricochet moi-même, nous sommes faits colporteurs de ragots en parlant d'un lien possible entre le Sida et la radioactivité artificielle. C'est un peu simple. Cela indique en tout cas que l'auteur de cette réaction (ou hurlement comme il dit) n'a pas pris la peine de lire le livre de R. Graeub. J'admets que ma présentation de la question était d'une brutale brièveté. Mais on ne peut pas en conclure que R. Graeub n'ait présenté aucun argument. Mon excuse pour n'avoir pas été plus explicite est que les textes pour DP écrits par d'autres que les éminences qui dirigent le journal doivent être très courts pour être acceptés. Par ailleurs, si l'on reproche à R. Graeub de conjecturer sans preuve (mais pas sans donner de raisons pour l'hypothèse avancée), que dire des nucléocrates qui ont affirmé pendant des années sans aucune preuve que les doses de radioactivité en dessous d'un certain seuil représentaient un danger complètement négligeable et qui ont révisé ce seuil vers le bas au fur et à mesure que l'expérience les y a contraints? Que dire de l'ancien directeur de la centrale de Creys-Malville qui a affirmé sans aucune démonstration à la TV romande que le plutonium n'était pas plus toxique que du café?

Pierre Lehmann

● *La rédaction maintient sa position, telle qu'exprimée dans DP 931*