Zeitschrift: Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française

Herausgeber: Le messager suisse

Band: 36 (1990)

Heft: (20)

Artikel: Transit par la Suisse : un secteur plutôt marginal dans la politique des transports

Autor: Schälchli, Jakob

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-848245

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: 06.07.2025

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

entre Bâle et Zurich ou dans les villes et les agglomérations.

Les améliorations des transports publics ne sont à elles seules pas suffisantes

Les premiers résultats des efforts entrepris au cours des dernières années ont entre-temps montré que ces problèmes ne sauraient être résolus en améliorant exclusivement l'offre des transports publics. Depuis l'introduction des abonnements écologiques et des horaires cadencés, le nombre des passagers des transports publics a augmenté partout considérablement. Mais depuis, le trafic automobile a lui aussi continué à augmenter, bien qu'on ait eu recours ces derniers temps à de nombreuses mesures pour diminuer l'attrait du trafic motorisé privé. La part du trafic routier privé au volume du transport-voyageurs s'élève en Suisse à plus de 4/5, pour le trafic-marchandises elle est de près de la moitié. Comme les transports publics ne pourront jamais se charger d'une part importante de ces prestations effectuées par les moyens de transport privés, il est pure utopie de prétendre que le développement des transports publics et le délaissement de l'infrastructure routière permettent de résoudre d'un jour à l'autre les problèmes de transport. Etant donnée la demande de transport actuelle et future, cette voie conduit nécessairement dans une impasse.

Les associations du trafic routier demandent par conséquent résolument qu'à côté du développement des transports en commun, les tronçons encore manquants dans notre réseau des routes nationales soient achevés rapidement et qu'un écoulement optimal du trafic soit assuré sur l'ensemble des autoroutes, au besoin en développant le réseau existant. Sur le réseau des routes principales des cantons, les goulets d'étranglement actuels doivent également être éliminés sans tarder, dans l'intérêt des riverains et des usagers de la route. Aux yeux des associations du trafic routier, les problèmes de circulation dans les agglomérations ne pourront trouver une solution que lorsqu'on tiendra globalement compte des besoins de transport existants. Ces besoins englobent aussi ceux des usagers motorisés de la route.

(Hans Koller, préposé à l'information de la Fédération routière suisse FRS, Berne)

Les autoroutes permettent de canaliser le trafic et présentent de surcroît une sécurité 5 fois plus grande que les routes principales. (Photo: Keycolor)

Transit par la Suisse

Un secteur plutôt marginal dans la politique des transports

Le concept «Rail + Bus 2000» ayant en grande partie passé le cap de l'élimination des différentes politiques, les efforts actuels en matière de politique des transports qui visent un nouveau développement de l'infrastructure suisse sont actuellement axés principalement sur les besoins de l'étranger.

Priorité est accordée à l'objectif de déplacer le transport routier sur le rail. Cette orientation de la politique actuelle des transports étonne à plus d'un titre:

D'une part, seule une infime partie du volume des marchandises transportées par le rail et la route en Suisse (513 mio. de tonnes par année) n'est pas «faite maison», c'est à dire d'origine étrangère. La majeure partie des marchandises transportées en Suisse concerne le trafic intérieur (89,6%), alors que les importations et exportations de marchandises ne s'élèvent qu'à 7,2 pour-cent et que la part du transit de marchandises n'est que de 3,2 pour-cent.

D'autre part, la part du transit routier ne s'élève qu'à un modeste 0,3 pour-cent du volume des marchandises transportées globalement en Suisse par la route et le rail.

La CE comme moteur pour développer les transports publics

Si la politique fédérale actuelle en matière de transports est axée sur un aspect partiel et qui doit certainement être qualifié objectivement de marginal, cela s'explique par la libéralisation du marché intérieur de la CE qui est prévue pour la fin 1992 et par l'augmentation du trafic-marchandises transitant par les Alpes qu'elle occasionnera.

La réalisation du marché intérieur de la CE qui ne saurait être menée à bien sans résoudre le problème du trafic transitant par les Alpes est actuellement à l'origine de déplacement du trafic-marchandises de la route sur le rail et par conséquent du développement du trafic combiné rail/route. La Communauté européenne CE demande certes à la Suisse au minimum l'aménagement d'un couloir pour les poids lourds de 40 tonnes. Les négociations correspondantes avec la CE sont en cours depuis une année et demie environ. Le Conseil fédéral a souligné à plusieurs occasions que notre pays entendait jouer sur le rail son rôle de pays de transit pour le trafic-marchandises. En guise d'alternative au couloir routier de 40 tonnes, il s'est dit prêt à investir plusieurs milliards de

francs pour de nouvelles lignes ferroviaires dans le but de permettre à la CE de tester dans notre pays la solution du trafic combiné. En octobre de l'année passée, le Conseil fédéral à décidé à cet effet des investissements de près de 1,5 milliards de francs pour le trafic de ferroutage au Gothard et au Lötschberg/Simplon. Au Gothard, 44 trains de ferroutage comportant 36 wagons et disposant d'une capacité de 1500 envois devront dès 1994 au plus tard circuler quotidiennement. Si la CE devait renoncer à la limitation du poids à 40 tonnes, une contribution à fonds perdu serait attribuée aux chemins de fer Berne–Lötschberg, afin que même les véhicules présentant une hauteur angulaire de quatre mètres puissent être chargés.

Ces investissements pour le développement du trafic combiné constituent aux yeux du Conseil fédéral une solution intermédiaire pour le trafic-marchandises transitant par la Suisse en attendant que la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes NLFA avec les nouveaux tunnels de base au Gothard et au Lötschberg soit réalisée.

Une bonne option pour l'avenir

En optant pour cette solution, le Conseil fédéral a choisi la bonne voie pour l'avenir. En effet, le trafic combiné constitue une forme de répartition des tâches entre le rail et la route qui réunit de façon optimale les avantages de ces deux moyens de transport. Les atouts du trafic ferroviaire se situent dans le transport avantageux de grands volumes de marchandises entre des nœuds ferroviaires éloignés. Citons comme avantage supplémentaire du train qu'il n'est pas soumis à l'interdiction de circuler la nuit faite aux camions (acheminement dans la nuit). En revanche, les avantages du transport routier sont la flexibilité au niveau de l'horaire et de l'itinéraire, ce qui permet de couvrir tout le territoire et de proposer à la clientèle un service individualisé.

Rail 2000 – en route pour l'avenir. (Photo: Keystone)

Dans l'optique de la rentabilité et de la technique de transports, le trafic non accompagné avec des semi-remorques, conteneurs et caisses mobiles constitue la forme optimale de répartition des tâches entre le rail et la route. La «chaussée roulante» (trafic combiné accompagné), à savoir la solution qui consiste à embarquer sur le train le véhicule, chargé ou non, avec son chauffeur présente l'inconvénient de la tare élevée et de la nécessité de transporter le personnel. C'est pourquoi elle peut tout au plus être considérée comme une solution de transition. C'est la raison pour laquelle il faudrait en principe encourager et soutenir financièrement la technique de transport non accompagnée, car un subventionnement du ferroutage empêcherait son remplacement souhaitable par le système des conteneurs.

Le rail n'offre pas de solution au trafic intérieur

Les avantages du trafic combiné ne se manifestent que lorsque l'éloignement entre les nœuds ferroviaires est de 300 à 500 kilomètres au moins pour que le temps et travail nécessaires aux deux transbordements des marchandises ou de leurs conteneurs dans les terminaux vaillent la peine. De plus, une solution optimale du trafic combiné suppose qu'entre ces nœuds on puisse installer en fonction de la demande une suite de trains complets circulant selon un horaire précis. Si ces conditions logistiques sont réunies, le trafic combiné est en mesure de répondre aux besoins de l'économie et d'offrir une alternative au trafic-marchandises sur de longues distances par la route.

Si les compagnies ferroviaires européennes consentent les efforts nécessaires, ces conditions pourront parfaitement être réalisées en ce qui concerne le trafic international (importations et exportations, transit y compris). Mais pour le trafic intérieur de notre pays, qui constitue près de 90 pour-cent du tonnage du trafic-marchandises dans notre pays, cela ne sera pas le cas en raison des courtes distances du trafic-marchandises et de sa réparitition fine, due à la structure de l'habitat. Si dix pour-cent seulement du trafic-marchandises par la route était déplacé sur le rail, le trafic ferroviaire triplerait pratiquement.

Pour le trafic-marchandises routier intérieur, le développement du réseau ferroviaire destiné à améliorer l'offre de transit dans le trafic combiné ne constitue donc pas une alternative. C'est pourquoi tant le trafic-marchandises que voyageurs ont besoin pour l'avenir d'une infrastructure routière bien développée.

Jakob Schälchli, secrétaire général de la Fédération routière suisse FRS, Berne

EXECUTIVE SEARCH
Back to your country
Headline expatriate service offers you many job openings
HEADL!NE
PERSONNEL CONSULTANT
TEL. 022/781 05 57/8 FAX 022/20 21 28
8, RUE DE LA RÔTISSERIE
1204 GENEVA
EDP – ELECTRONICS – FINANCE – MARKETING