

# Transit ferroviaire des marchandises par le Saint-Gothard: la Suisse cherche des alliés

Autor(en): **Weibel, Jean-Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **113 (1987)**

Heft 18

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-76404>

## **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.

## Transit ferroviaire des marchandises par le Saint-Gothard : la Suisse cherche des alliés

par Jean-Pierre Weibel, rédacteur en chef

A la mi-août, les CFF ont convié la presse à se convaincre sur place des efforts consentis pour inciter au transfert de la route au rail des marchandises acheminées sur l'axe millénaire du Saint-Gothard. Deux aspects ont été traités à cette occasion : les moyens techniques d'assurer une alternative pour ce transit et le contexte économique et politique dans lequel se situe l'action de notre grande régie.

### Technique : pas de problèmes insolubles

Nous reviendrons plus en détail sur cet aspect, c'est pourquoi on peut se borner à mentionner aujourd'hui que le rail dispose d'une réserve de capacité suffisante, que ce soit pour l'acheminement de conteneurs — domaine géré par *Intercontainer*, compagnie appartenant à 23 réseaux ferrés européens — ou pour le ferroutage sous ses diverses formes, assuré depuis 20 ans par la compagnie *Hupac*. Dans ce dernier domaine, des efforts sont sur le point d'aboutir pour relever d'une dizaine de centimètres, par l'utilisation de toutes les tolérances, le profil utile

dans les tunnels. Une amélioration allant plus loin implique des investissements d'infrastructure ou l'utilisation de matériel routier moderne, permettant l'abaissement des véhicules par dégonflage de la suspension pneumatique.

Il va de soi qu'un accroissement important du trafic impliquerait l'extension des sites de chargement et de déchargement existants.

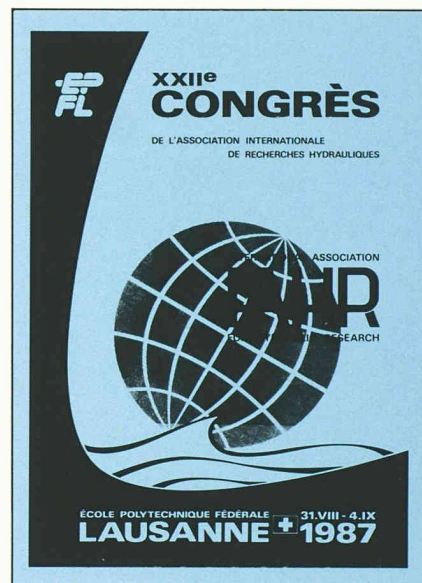
### Politique des transports : bouteille à encre européenne

La libéralisation des transports routiers dans la CEE, en 1992, ne va guère contribuer à améliorer la compétitivité du rail : on imagine l'arrivée des entrepreneurs des pays à faibles coûts sociaux, prêts à casser encore les prix. Il ne sera donc pas possible aux chemins de fer d'offrir des tarifs incitant au ferroutage, sans une aide financière. Les CFF en bénéficient déjà, contrairement à l'un de leurs deux partenaires principaux, la DB allemande (l'Italie découvre seulement l'existence du ferroutage, bien que celui-ci célèbre cette année son 20<sup>e</sup> anniversaire...).

Tant que notre pays n'accepte pas pour les convois routiers la limite européenne des 40 tonnes, le ferroutage constituera la seule possibilité de traverser la Suisse avec de tels poids lourds. On imagine mal ce qu'il adviendra si la Confédération, soumise à des pressions politiques croissantes, ne peut pas maintenir l'actuelle limite suisse de 28 tonnes : le recours au ferroutage ne se fera que par une incitation économique impensable si nos voisins du nord et du sud ne se rallient pas à une telle politique.

On le voit, la technique est une fois de plus en avance d'une génération sur la pensée politique.

Jean-Pierre Weibel



### Bienvenue au XXII<sup>e</sup> Congrès de l'Association internationale de recherches hydrauliques - Lausanne, 31 août-4 septembre 1987

L'Association internationale de recherches hydrauliques (AIRH), fondée en 1935 en tant qu'organisation mondiale d'ingénieurs et de scientifiques engagés dans la recherche et la technique hydrauliques, tient pour la première fois en Suisse son congrès bisannuel — sa plus importante manifestation. C'est en quelque sorte un hommage posthume rendu à deux éminents de ses membres fondateurs romands, les professeurs Henry Favre, de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich, et Alfred Stucky, de l'Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne.

Le XXII<sup>e</sup> Congrès de l'AIRH répondra sans nul doute aux buts de cette association, qui vise à stimuler et promouvoir la recherche dans le domaine de l'hydraulique, afin de mettre à la portée du praticien, qu'il soit ingénieur-conseil ou qu'il œuvre dans l'industrie, les connaissances les plus récentes acquises dans cette branche. L'ingénierie hydraulique revêt une importance incontestée dans le monde d'aujourd'hui ; la Suisse a toujours été associée à son développement, que ce soit pour son approvisionnement énergétique, pour son industrie des machines, pour le secteur du génie civil ou par l'enseignement dispensé dans ses hautes Ecoles, tous domaines où elle occupe une place enviée.

Nous souhaitons aux participants au Congrès des travaux fructueux, des échanges stimulants et — last but not least — un séjour particulièrement agréable sur les rives du lac Léman. La Société suisse des ingénieurs et des architectes s'associe de tout cœur à ces vœux.

Jean-Pierre Weibel, rédacteur en chef  
«Ingénieurs et architectes suisses»

### Welcome to the XXII<sup>nd</sup> Congress of the International Association for Hydraulic Research - Lausanne, 31 August-4 September 1987

The International Association for Hydraulic Research (IAHR), founded in 1935 as a worldwide independent organisation for engineers and scientists involved in hydraulic research and practice, holds for the first time its biennial congress — without any doubt its most important manifestation — in Switzerland. It may be considered as a posthumous tribute paid to two founding members native of the Lake of Geneva area, Henry Favre, professor at the Swiss Institute of Technology in Zurich, and Alfred Stucky, professor at the Institute of Technology in Lausanne.

The XXII<sup>nd</sup> Congress of the IAHR certainly will comply with the tasks of the Association, which is aiming at the stimulation and promotion of the research in the field of hydraulics, in order to provide consulting or planning engineers and industry as well with the most recent scientific data acquired in that field. Engineering hydraulics is of outmost importance in today's world ; Switzerland has always been involved in any development in that field, either for its energy supply, through its mechanical industry, its civil engineering, or in both Institutes of Technology. Switzerland has earned a wide consideration in all these fields.

We wish all Congress participants the most useful sessions, stimulating exchanges and — last but not least — an especially pleasant stay on the Lake of Geneva shores. The Swiss Society of Engineers and Architects is glad to associate itself to our congratulations and to present the Congress participants with the present issue of its official press organ.

John P. Weibel, Editor-in-Chief  
«Ingénieurs et architectes suisses»