

# Le transport routier suisse dans le contexte européen

Autor(en): **Rivier, Robert**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **116 (1990)**

Heft 1-2

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-77234>

## **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.

# Le transport routier suisse dans le contexte européen

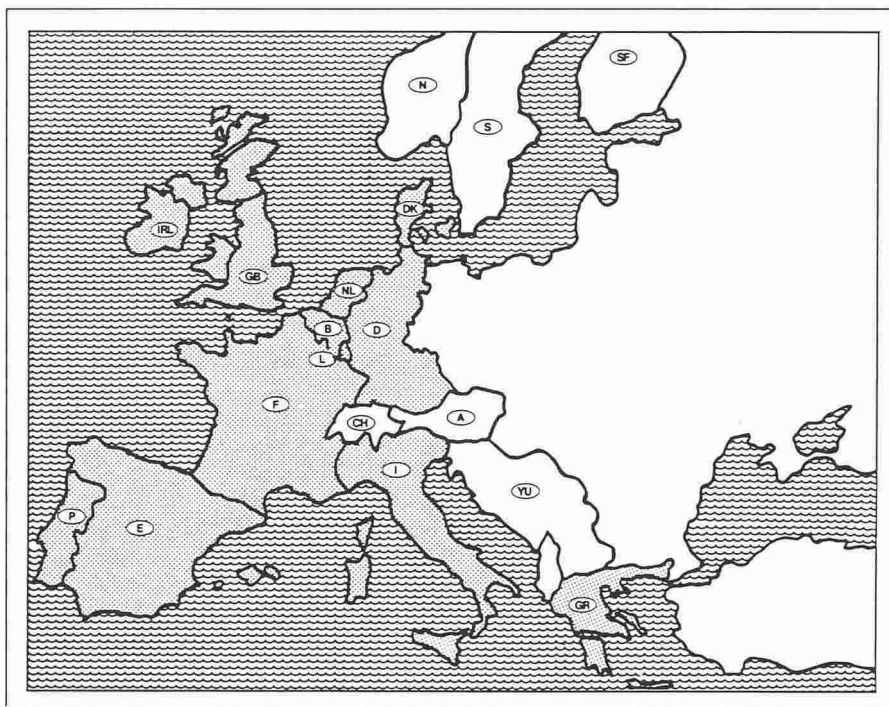


Fig. 1. — La Communauté économique européenne et les autres pays.

## Situation des transports routiers suisses

La situation géographique de la Suisse (fig. 1), en plein centre de l'Europe, en fait naturellement un pays de transit. Les relations économiques que nous entretenons avec l'étranger n'auraient pu s'établir sans l'existence d'un système de transport performant et sans

PAR ROBERT RIVIER,  
YVERDON-LES-BAINS

la poursuite d'une politique qui tient compte aussi de l'intérêt des pays voisins. Sans l'un et l'autre, notre niveau de vie actuel n'aurait pas été atteint et nous ne connaîtrions pas la situation enviable qui est la nôtre en comparaison internationale.

Dans le secteur des marchandises, les transports routiers se sont taillé, ces dernières années, une part toujours plus importante du trafic (fig. 2 et 3). En 1988, 82% des tonnes transportées furent acheminées par la route (rail: 11%). Quant aux prestations de trafic exprimées en tonnes-kilomètres, c'est 46% qui sont passés par la route (rail: 43%).

Par rapport à ce qui se passe dans les autres pays occidentaux, la part des transports de marchandises, exprimée en tonnes-kilomètres, empruntant le rail dans notre pays est très impor-

tante. Mais cette part recule chaque année depuis 1981 au profit de la route, malgré les nombreuses mesures prises soit par les CFF (réorganisation du trafic marchandises, souplesses «tarifaires», le tout financé par les pouvoirs publics), soit contre le transport routier sous la forme de charges nouvelles (taxes sur les poids lourds). Pourquoi la répartition modale évolue-t-elle actuellement en faveur des transports de marchandises par la route? La raison officiellement avancée, c'est l'ouverture au trafic du réseau des routes nationales, ce qui améliore la com-

pétitivité du véhicule à moteur. Que ce facteur joue effectivement un rôle, on ne peut totalement l'exclure. Mais les comparaisons faites avec l'étranger, où l'évolution est aussi favorable à la route, montrent qu'il faut chercher ailleurs le facteur principal de l'expansion du trafic routier aux dépens du rail. Ce facteur principal est directement lié aux principes de la gestion moderne des entreprises: recherche de systèmes de transport rapides, souples, permettant de tourner avec des stocks de marchandises les plus faibles possible, réduisant les frais de manutention et d'emballage, et limitant à un strict minimum les dommages aux marchandises transportées. Mieux que tout autre mode de transport, la route a su s'adapter rapidement à ces nouvelles exigences de la clientèle.

Mais le transport routier a un point faible, et c'est son handicap principal: les nuisances qu'il provoque, bruit et émissions polluantes.

Bien que les prescriptions suisses en matière de bruit, qui datent de 1984, soient actuellement les plus sévères du monde, elles seront encore notablement renforcées en 1994. On peut s'attendre à une évolution parallèle dans les pays de la Communauté économique européenne, vraisemblablement avec un temps de retard. Les constructeurs savent ce qui les attend. Ils y travaillent en prévoyant l'encapsulation des moteurs.

Pour les émissions polluantes des moteurs Diesel, les normes antipollution actuelles, en vigueur depuis 1986, seront aussi renforcées dès le 1<sup>er</sup> octobre 1991. Elles seront alors abaissées de 50 à 65% et, pour la première fois, des valeurs maximales seront mises en vigueur pour les particules de suie. Là aussi, une évolution analogue est prévisible au sein du Marché commun, avec probablement un certain retard.

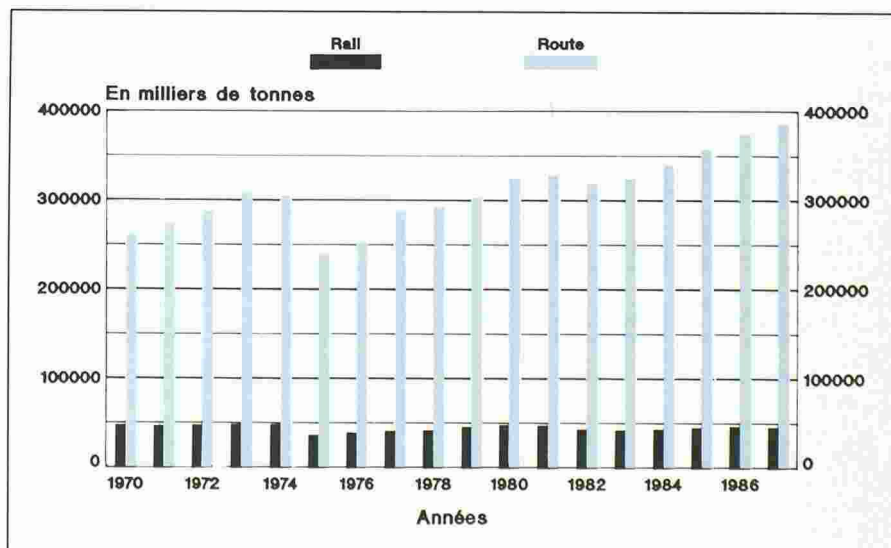


Fig. 2. — Transport de marchandises par rail et par route — Volume.

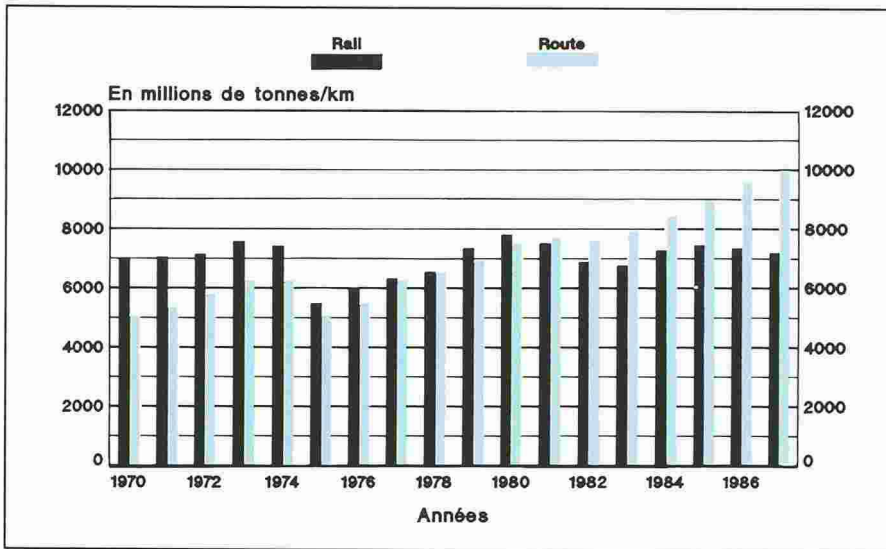


Fig. 3. — Transport de marchandises par rail et par route — Prestations.

Toutes ces mesures, liées à la protection de l'environnement, auront pour effet d'augmenter le prix des véhicules, d'où l'intérêt des transporteurs routiers suisses à ce que des mesures similaires soient prises pour l'ensemble des pays européens dans les meilleurs délais.

Pour accomplir leurs activités, les transports routiers occupent dans notre pays 214 000 personnes (fig. 4), dont 130 000 chauffeurs, ce qui représente 6,5% des personnes actives dans notre pays. 12 500 personnes sont actuellement occupées en trafic international.

#### La Communauté européenne (CE) et les transports routiers suisses

L'importance des relations économiques qu'entretiennent entre eux la Suisse et les pays membres de la CE est bien connue. Bornons-nous à souligner que, parmi les cinq plus grands pays fournisseurs et clients de la Suisse, figurent chaque fois la Républi-

que fédérale d'Allemagne (RFA), la France, l'Italie et la Grande-Bretagne, donc des pays membres de la CE (fig. 5 et 6).

Ce que l'on sait moins, c'est le rôle capital de la route tant en trafic d'importation qu'en trafic d'exportation (respectivement 45% et 60% en 1988). Cette part est en augmentation régulière ces dernières années. Elle est supérieure à celle du rail qui, en revanche, se révèle le mode de transport prépondérant pour le transit.

Notre pays a constamment défendu une politique libérale en matière de transit, tout en la pratiquant avec mesure. Dans les pays de la CE, le régime actuellement en vigueur pour les transports routiers est celui de la concession, qui permet de contingerter le trafic effectué par les véhicules étrangers. La Suisse a signé une série de conventions bilatérales qui réglementent le trafic de marchandises effectué par des camions suisses dans les pays signataires, ainsi que le trafic des camions de ces pays empruntant le

territoire suisse. Le principe de la réciprocité est le plus souvent reconnu dans ces conventions internationales. A noter l'interdiction générale du cabotage pour les véhicules étrangers. Il n'est donc pas autorisé d'opérer en trafic interne dans un pays étranger. Vis-à-vis de leurs concurrents étrangers, les camionneurs suisses sont désavantagés, en raison des prescriptions suisses sévères dans les domaines suivants :

- poids total (28 tonnes contre 40 tonnes dans la plupart des pays de la CE)
- prescriptions sur le bruit
- prescriptions sur les gaz d'échappement Diesel
- spécifications techniques (freins, puissance des moteurs)
- charges fiscales: ramenées à la tonne transportée, elles sont deux fois plus élevées en Suisse qu'en RFA, cinq fois plus qu'en France, et même vingt-cinq fois plus qu'en Italie (fig. 7).

La libre circulation des marchandises qu'instaurera la CE dès le 1<sup>er</sup> janvier 1993 devrait être accompagnée d'une harmonisation des législations sociales, techniques et fiscales au sein des pays membres. Le but de cette harmonisation est d'éviter des distorsions de concurrence entre transporteurs au niveau interne de la CE.

Sur le plan social, l'harmonisation est accomplie. L'accord européen pour les transporteurs routiers (AETR) prévoit pour les douze pays membres les mêmes prescriptions en matière de durée du travail, de service au volant, de repos des chauffeurs. Mais son application fait l'objet de contrôles bien différents d'un pays à l'autre.

Du point de vue technique, les normes principales, dont les fameuses 40 tonnes, ont aussi été adoptées par la CE. En revanche, il existe encore des différences considérables d'un pays à l'autre, pour certains équipements de sécurité notamment, avec leurs répercussions sur les prix des véhicules.

Mais c'est surtout en matière fiscale que les différences persistent. Elles sont énormes. C'est pourquoi la RFA exige que l'harmonisation fiscale précède la libéralisation des transports, sinon les transports routiers allemands seront handicapés par rapport à leurs concurrents français et italiens par exemple, bien moins imposés.

Il est difficile de dire si, dans ce domaine, une entente est encore possible entre les douze pays membres de la CE avant 1993 ou si l'échec des pourparlers, au sujet de l'harmonisation fiscale, pourrait retarder la mise en œuvre de la libéralisation du transport de marchandises.

C'est pourquoi il est impossible pour les transporteurs routiers, à l'heure actuelle, de se faire une idée des résul-

Chauffeurs	130'000
Personnel d'entrepôts	30'000
Personnel de bureau	48'000
Personnel technique	6'000
<b>Total</b>	<b>214'000</b>

Fig. 4. — Les emplois du trafic routier de marchandises.

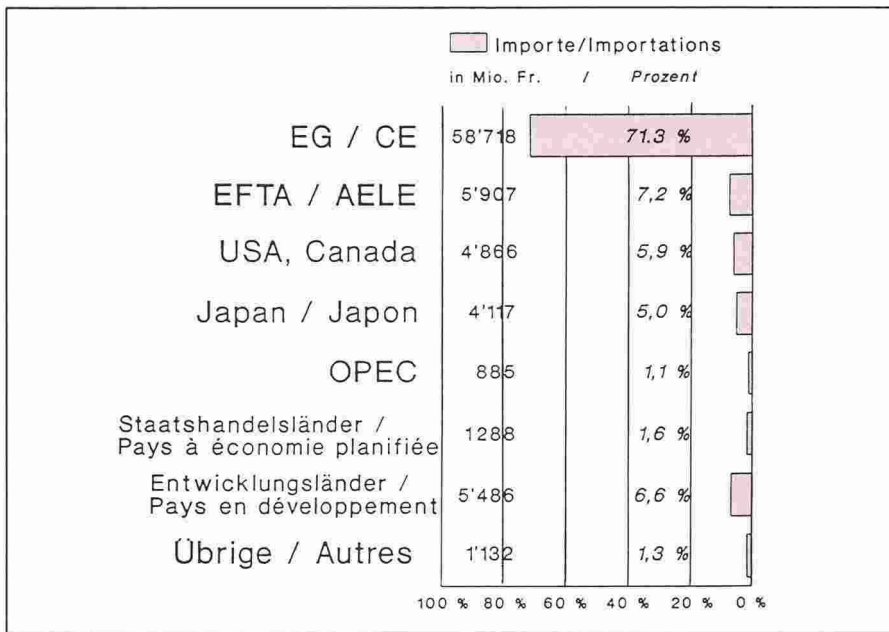


Fig. 5. - Commerce extérieur de la Suisse par régions économiques en 1988 - Importations.

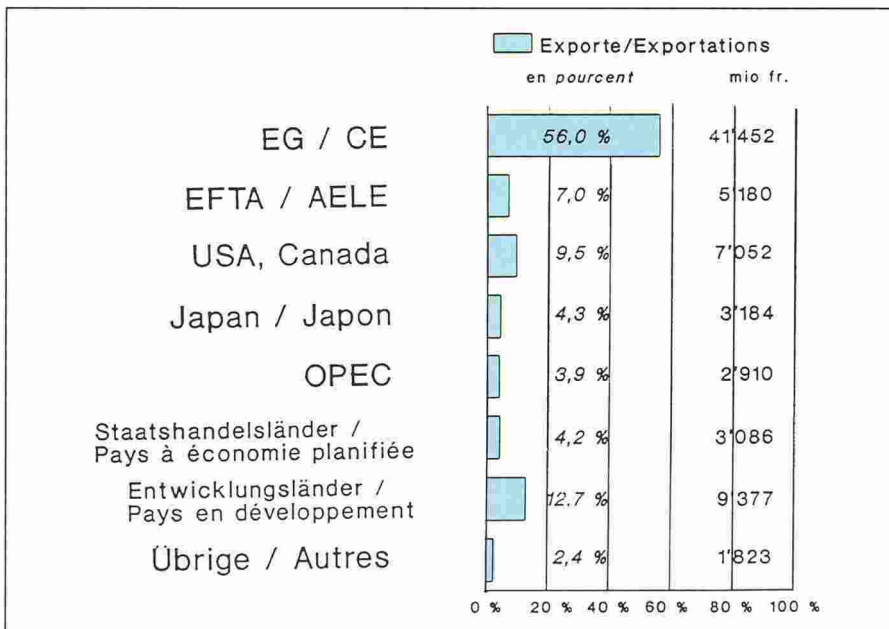


Fig. 6. - Commerce extérieur de la Suisse par régions économiques en 1988 - Exportations.

tats effectifs des harmonisations prévues ainsi que des différences qui subsisteront entre les prescriptions de la CE et celles qui seront alors en vigueur dans notre pays. Pourtant, ces différences sont essentielles pour apprécier le niveau futur de la compétitivité des transporteurs routiers suisses. Comme on le sait, en matière de politique de transport, des pourparlers sont en cours entre la Suisse et la CE. Les représentants de la CE ont formulé des exigences visant à l'ouverture d'un couloir nord-sud en Suisse pour les camions de 40 tonnes. Ils demandent, en outre, la suppression de l'interdiction de rouler la nuit et la suppression de la taxe sur les poids lourds. Le Conseil fédéral ne veut pas accéder à ces revendications. A plusieurs reprises, il s'est prononcé contre le couloir

des 40 tonnes, au nom de la protection de l'environnement<sup>1</sup>. Il a pris position aussi pour le maintien de la taxe sur les poids lourds. Aux mesures de rétorsion déjà prises à la mise en vigueur de la taxe sur les poids lourds, la CE menace d'en ajouter de nouvelles. On comprend les inquiétudes des transporteurs suisses engagés en trafic international qui ignorent aujourd'hui les conditions auxquelles ils devront se soumettre dès 1993 pour leurs activités sur sol communautaire. C'est pourquoi, ces dernières années, de nombreuses entreprises de trans-

<sup>1</sup>Cependant, si l'on prend en considération la charge utile et si on la met en relation avec les émissions nocives, le véhicule européen de 40 tonnes est moins polluant que notre 28 tonnes (fig. 8).

Pays	Charge fiscales (en fr/année)		
	Train routier		
	Voitures	Total	Par tonne de poids total
A	-.-	9908.- <sup>o</sup>	261.-
B	774.-	3628.-	97.-
CH	1247.-	17544.- <sup>o</sup>	675.-
D	950.-	12817.-	337.-
DK	1445.-	5941.-	156.-
F	847.-	4947.-	130.-
GB	508.-	5512.-	172.- <sup>oo</sup>
I	949.-	994.-	26.-
IRL	474.-	2824.-	88.- <sup>oo</sup>
L	565.-	1943.-	51.-
NL	1186.-	3954	104.-
S	1104.-	7877.-	207.-

<sup>o</sup>Redevance poids lourds  
<sup>oo</sup>Converties à 32 t

Source: Communauté européenne(CE)

Fig. 7. - Charges fiscales imposées aux véhicules à moteur en Europe.

port routier ont pris pied sur le territoire des pays membres de la CE et y ont déplacé une partie de leurs activités. La récente enquête de l'ASTAG a montré que le nombre des camions à plaques suisses engagés en trafic international a diminué d'un bon tiers depuis 1985 et celui des personnes occupées en Suisse dans ce secteur a décréu de 30% au moins (tableau ci-dessous).

Les tonnes-kilomètres parcourues en Suisse par les camions ne diminueront pas du fait de cette émigration. Celles qui ne se feront plus sous plaques suisses seront effectuées sous plaques étrangères par des camions achetés dans des pays où les prescriptions sur les gaz d'échappement sont moins sévères que chez nous. A ce bilan écologique négatif s'ajoutent les pertes fiscales (taxes cantonales sur les véhicules à moteur et taxes sur les carburants), que les camions acquis ailleurs ne paieront plus en Suisse.

Véhicules CH en trafic international.

	1985	1987
Véhicules CH 100% en trafic international	8300	5900
Véhicules CH 50% en trafic international	3940	2300
Personnes occupées dans ce secteur	16800	12300

Source: Enquête ASTAG 1988.

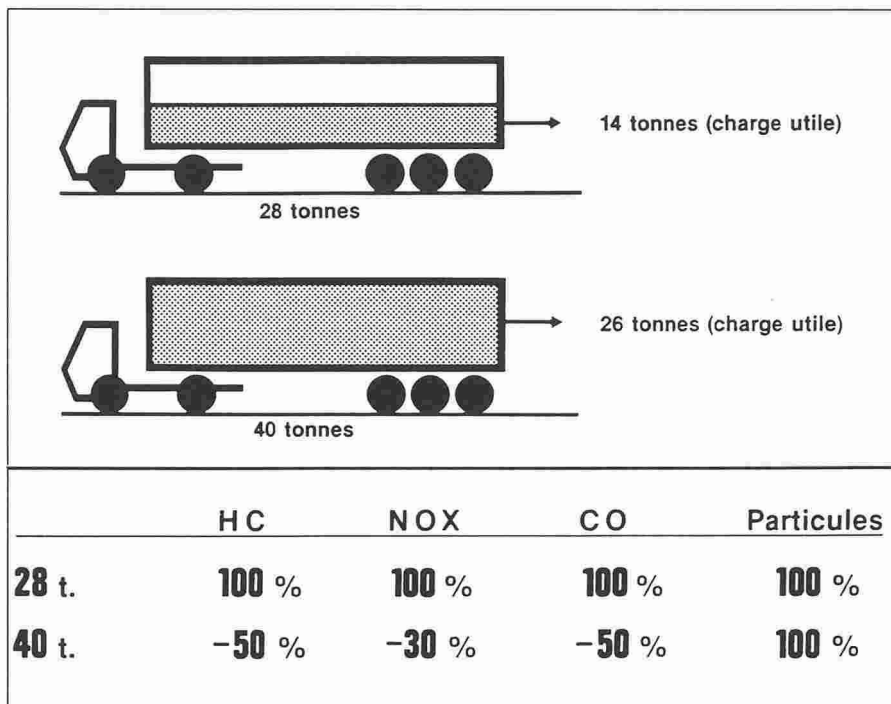


Fig. 8. — Réduction de la pollution (en g/tkm à 80 km/h). (Source : Daimler-Benz.)

### Le problème du transit routier nord-sud

Le transit routier à travers la Suisse constitue le chapitre le plus épineux des négociations avec la CE.

Le trafic de transit se développe essentiellement sur l'axe nord-sud (fig. 9). Il est devenu un thème politique d'actualité, en raison des besoins de la CE et des retombées de ce trafic sur l'environnement et, en particulier, sur la population suisse située sur l'axe du Saint-Gothard. En 1988 on a compté, en moyenne journalière, 1920 véhicules utilitaires au Saint-Gothard, 320 au San Bernardino, 215 au Grand-Saint-Bernard et 80 au Simplon. 54% d'entre eux étaient immatriculés à l'étranger. Le volume total du trafic de transit sur la route a atteint, en 1988, 1,7 million de tonnes (rail : 14,8 millions de tonnes).

La législation restrictive de la Suisse en matière de circulation (poids limité à 28 tonnes, interdiction de rouler la nuit), constitue en Europe un verrou pour le transport des marchandises par la route. Avec 9 millions de tonnes annuelles, le « trafic de contournement de la Suisse » dans le transit nord-sud (fig. 10) a atteint des proportions que la CE ne veut plus tolérer. C'est pourquoi la CE demande à la Suisse l'ouverture d'un couloir routier pour le passage des camions de 40 tonnes de poids total. Les raisons du Conseil fédéral pour refuser ce couloir sont évidentes : l'ouverture de la Suisse aux 40 tonnes multiplierait sur son territoire le trafic de transit par 4 ou 5. Certes, on pourrait le continger. Mais il créerait de nouveaux problèmes de compétitivité aux CFF, qui n'en ont vraiment pas besoin.

C'est pourquoi il propose à la CE une offre performante de transit par ferroutage, qui sera opérationnel vers 2010. Comme solution transitoire, la Suisse se propose d'augmenter les capacités actuelles du ferroutage en renforçant les terminaux (capacité de chargement), ce qui est bien, et en développant l'offre actuelle de « chaussée roulante », ce qui est plus discuté.

La « chaussée roulante », c'est-à-dire le transport d'un train routier sur wagon, n'est pas économique, même sur des distances de 500 km. Elle est ruineuse en dessous de 100 km. Pour que l'on y recoure, il faut massivement subventionner le prix de transport. De plus, elle exige l'adaptation du gabarit actuel des tunnels pour permettre le passage sur wagons des trains routiers européens de 40 tonnes, ce qui devrait coû-

ter près du milliard de francs. Pourtant, la solution économique existe : c'est l'usage systématique des grands conteneurs qui peuvent passer du camion au train ou vice versa sans difficultés lorsque les terminaux sont correctement équipés. Le recours à la technique du conteneur en est à ses débuts et l'on escompte sa généralisation pour le commencement du siècle prochain.

C'est dire que les investissements nécessaires à la « chaussée roulante » devront être amortis en une quinzaine d'années, soit dans des délais trop courts, ce qui renchérit encore ce système de transport particulièrement onéreux.

Pourquoi ne pas tenter d'en faire l'économie et, si l'on ne peut passer immédiatement à la conteneurisation du trafic de transit, pourquoi ne pas finalement autoriser pendant dix ou quinze ans les 40 tonnes en trafic de transit exclusivement, en contingentant le nombre de camions transitant au niveau actuel ?

Cette solution transitoire coûterait beaucoup moins cher à la collectivité. Pour l'environnement, elle n'entraînerait pas d'aggravation par rapport à la situation actuelle, tout en assurant en transit une capacité de transport accrue d'un bon tiers (différence de charge utile entre un camion de 40 tonnes et un de 28 tonnes). Simultanément, la Suisse agirait en faveur des chaînes de transport travaillant avec les grands conteneurs.

Les négociations en cours montreront dans quelle mesure une entente est possible avec la CE. Aux dernières nouvelles, ses représentants estiment insuffisantes les propositions transitoires actuelles du Conseil fédéral, axées sur la « chaussée roulante ».

On le voit, alors que l'échéance du 1<sup>er</sup> janvier 1993 se rapproche, bien des inconnues subsistent pour les transporteurs routiers suisses engagés en trafic international. Ils se sentent

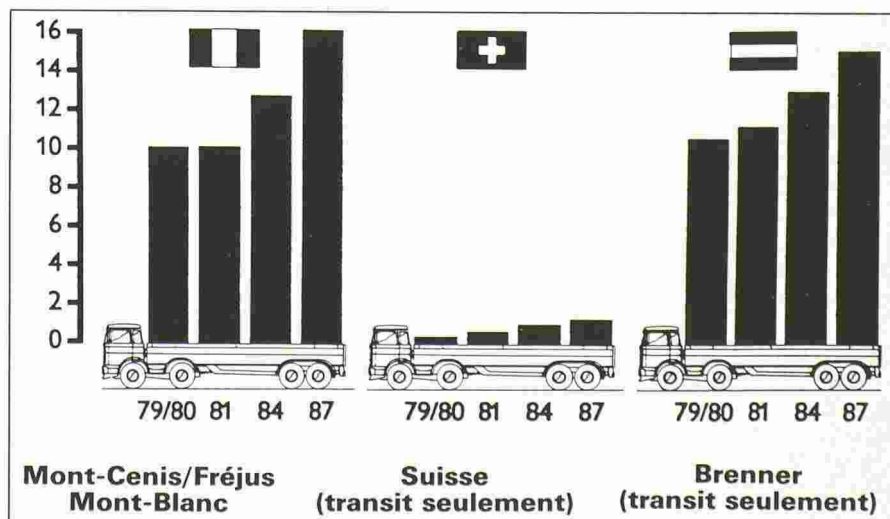


Fig. 9. — Trafic routier des marchandises à travers les Alpes (en millions de tonnes par an).

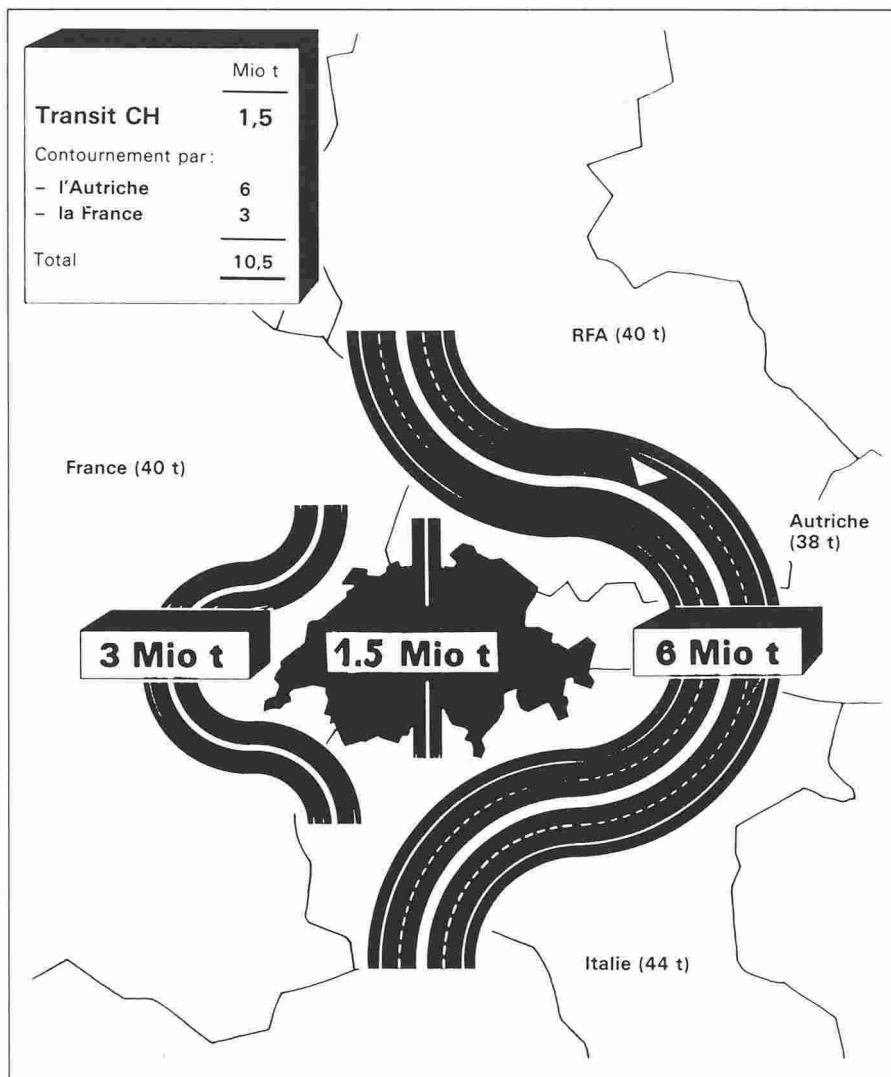


Fig. 10. — Trafic de contournement de la Suisse dans le transit nord-sud.

actuellement les otages des négociations en cours entre la Suisse et la CE. Leurs possibilités futures en trafic international vont dépendre étroitement de l'accord qui sera finalement trouvé. D'ores et déjà, il faut tabler sur un transfert d'une partie de leurs installations sur sol étranger. Pour ceux qui resteront en Suisse, il faut souhaiter que les conditions de concurrence avec leurs collègues de la CE et toutes les conséquences qu'elles impliquent ne soient pas faussées dans le cadre de conventions internationales. Les retombées en seraient néfastes pour l'ensemble de notre économie et notre niveau de vie.

Adresse de l'auteur:

Robert Rivier  
Président central de l'Union  
professionnelle suisse de l'automobile  
UPSA  
Case postale 394  
1401 Yverdon-les-Bains

## Dossier: le rail – perspective et actualité

### Remarquable numéro de la *Revue économique franco-suisse*

Il convient de relever ici la série d'articles publiés par cette revue dans son numéro 3/89<sup>1</sup> et introduits par un éditorial de Jean Bouley, secrétaire général de l'Union internationale des chemins de fer, intitulé «Le rôle des chemins de fer dans le marché intérieur européen».

La liste des auteurs comprend MM. Adolf Ogi, conseiller fédéral, Michel Walrave, directeur général adjoint de la SNCF<sup>2</sup>, Claude Roux, directeur général des CFF, Philippe H. Bovy, professeur EPFL, Jean-Marc Juge, auteur du projet Bourg-en-Bresse – Genève de raccordement à la ligne nouvelle du TGV, Claude Durand, directeur général d'Intercontainer, Fritz Kühni, directeur du projet RER<sup>3</sup> de Zurich aux CFF, Jean-Jacques Rivel, président du Syndicat intercommunal des transports de l'agglomération stéphanoise<sup>4</sup>, Bernard Gauthier, directeur de la restauration ferroviaire France du Groupe Wagons-lits,

Richard Hersberger, qui dirige le cabinet d'architecture et de design auquel on doit l'aménagement des nouveaux wagons-restaurants suisses, Fredy Rey, directeur du Musée suisse des transports de Lucerne, et son collègue Jean-Paul Muller, du Musée français du chemin de fer de Mulhouse.

Ces personnalités (dont plusieurs ont participé à la journée d'étude du GIIR du 16 septembre dernier à Lausanne) font vraiment le tour de l'actualité européenne des chemins de fer, mettant en évidence le rôle accru qui va leur être dévolu. A ce sujet, on doit relever que l'ouverture des frontières entre les deux Allemagnes pourrait bien modifier profondément la carte du réseau européen par le rétablissement d'axes autrefois majeurs, coupés depuis quarante ans par la division de l'ancien Reich.

La lecture de ce numéro est vivement recommandée à quiconque souhaite se faire une idée à la fois concise et pré-

cise des perspectives qui s'offrent aujourd'hui aux chemins de fer européens. Le fait qu'une revue franco-suisse publie un tel dossier montre bien que le développement du trafic ferroviaire tant voyageurs que marchandises ne connaît pas les limites arbitraires des deux communautés économiques européennes; plus encore, il pourrait même bientôt s'étendre aux pays de l'Est.

Jean-Pierre Weibel

<sup>1</sup> En Suisse, vente exclusive dans les librairies Payot; prix: Fr. 27.—. Abonnement: Fr. 65.— par an.

<sup>2</sup> Dont la contribution sera sans doute reprise dans un prochain numéro de *IAS*.

<sup>3</sup> Réseau express régional.

<sup>4</sup> Rappelons que ce syndicat a décidé le maintien d'une ligne de tram inaugurée en 1881 et l'achat de matériel roulant développé en commun par les sociétés Alsthom et Ateliers de constructions mécaniques de Vevey.