Zeitschrift: Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger
Herausgeber: Organisation des Suisses de l'étranger
Band: 14 (1987)
Heft: 4

Artikel: Le trafic de marchandises à travers les Alpes : guerre des camions?
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-911958

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: 12.07.2025

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

Le trafic de marchandises à travers les Alpes

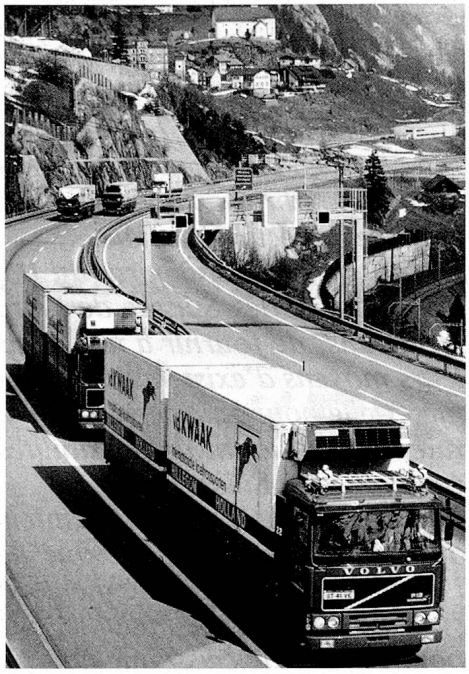
Guerre des camions?

Depuis l'ouverture du tunnel routier du Gothard en 1980, nous assistons à une véritable ruée de camions. Actuellement, les pays de la CE demandent à la Suisse de porter au niveau des leurs les limites de poids, fixées plus bas chez nous, ce qui provoquerait un nouvel accroissement du trafic. La réponse de la Suisse est catégorique: c'est non.

Depuis la fin août, l'autoroute du Gothard (N2) a été fermée pendant plusieurs semaines au trafic de transit, en raison des graves dégâts dus aux intempéries. Il est vrai que, depuis le 18 septembre, le passage des véhicules dont le poids total n'excède pas 16 tonnes est de nouveau autorisé. Mais les camions d'un poids supérieur peuvent, depuis le 22 octobre, emprunter la N2, mais uniquement tôt le matin ou le soir et cela jusqu'à nouvel avis. Si le trafic n'avait pas été rompu, on estime que ce sont cette année quelque 500000 poids lourds qui auraient choisi la route du Gothard. Mais comment se présentera la situation lorsque les dégâts auront été réparés? Elle pourrait devenir encore plus critique: en effet, les pays de la CE demandent avec insistance à la Suisse de relever notamment de 28 à 40 tonnes la limite de poids maximum imposée aux camions. Si la Suisse cède, les «mastodontes» seront encore plus nombreux à choisir la route du Gothard et ils causeront davantage de nuisances à l'environnement encore. Face aux pressions exercées par l'étranger, le Conseil fédéral propose de développer le chargement des camions sur des trains, mode de transport appelé ferroutage. Cela suffira-t-il pour résoudre ce problème?

Accroissement massif

Dans tous les pays alpins, les transports routiers de marchandises à travers les Alpes ont augmenté massivement dans les années quatre-vingt, alors que les transports ferroviaires ont dans le même temps stagné, pour diminuer légèrement ensuite. En 1970, pour toute l'Europe, les transports de marchandises à travers les Alpes effectués par rail étaient encore quatre fois plus importants ou presque que ceux effectués par la route. C'est en 1984 qu'il y a eu pour la première fois davantage de marchandises transportées à travers les Alpes par la route. Cette évolution s'est encore accentuée depuis lors. Certes, selon les chiffres publiés par le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (DFTCE), la



La plus grande partie du trafic routier de marchandises à travers les Alpes emprunte le Gothard (photo: AP).

plus grande partie des transports par camions, effectués à travers les Alpes en 1986, concernait la France et l'Autriche, avec respectivement 35 et 41 pour cent. Cependant, depuis l'ouverture du tunnel routier du Gothard en 1986, la part de la Suisse ne cesse d'augmenter. Alors qu'avant l'ouverture de ce tunnel, 15 pour cent seulement de tous les camions traversant les Alpes passaient par la Suisse, il y en avait déjà 24 pour cent en 1986. La part du lion (les ¾) revient au Gothard. Voici les chiffres fournis par le DFTCE: avant l'ouverture du tunnel routier, on comptait en moyenne 80 camions qui passaient par le Gothard les jours ouvrables. En 1986, il y en avait tout juste 1600, alors que rien qu'au premier semestre 1987, on en recensait déjà 1800 environ.

Pression de la CE sur la Suisse

Depuis quelque temps, les pays de la CE exercent sur la Suisse une pression croissante dans les questions de transports. Le désaccord s'est cristallisé sur la taxe sur les poids lourds introduite en 1985. En réalité, il en va de tout autre chose: le trafic de marchandises transitant par les Alpes entre la partie nord et la partie sud de la CE va continuer à augmenter massivement. On s'attend à ce qu'en l'an 2000, le trafic de marchandises soit deux fois plus important qu'aujourd'hui, ce qui est lié à la création d'un marché unique au sein de la CE, qui prévoit la libre circulation des personnes, des marchandises, des services et des capitaux. Cependant, bien que les pays de la CE soient, en paroles, favorables à ce que le trafic de marchandises se fasse par rail plutôt que par route, la situation continue à évoluer dans un sens favorable à la route; cette solution sera encore aggravée par le fait qu'à partir de 1992, les transporteurs ne seront soumis à plus aucune restriction pour les transports de marchandises dans les pays de la CE. Cette politique des transports se heurte – dans l'optique de Bruxelles – aux obstacles que la Suisse met au trafic des poids lourds. Concrètement, les pays de la CE demandent à la Suisse de relever de 28 à 40 tonnes (et même à 41 tonnes dès 1992) le poids maximal autorisé pour les camions, qui est la norme au sein de la CE. Les autres points litigieux portent sur l'interdiction de rouler la nuit et les jours fériés. En d'autres mots: on veut que les camions venant des pays de la CE puissent circuler librement à travers la Suisse. A la pression exercée par l'étranger, il s'en oppose une autre qui vient de l'intérieur celle-ci: un relèvement des limites de poids entraînerait un afflux encore plus grand de camions au Gothard. C'est ainsi qu'aujourd'hui ni le Conseil fédéral, ni les milieux de la protection de l'environnement, ni les transporteurs ne souhaitent que la Suisse cède à la pression de la CE, même s'ils ont pour cela des raisons différentes. Outre l'interdiction faite aux étrangers d'effectuer des transports à l'intérieur de notre pays, les limites de poids fixées en Suisse – qui sont moins élevées qu'à l'étranger – protègent nos camionneurs contre la concurrence étrangère, dont le parc de véhicules répond aux normes en vigueur dans les pays en question. Toutefois, les transporteurs suisses courent le risque de voir les pays de la CE prendre des mesures de rétorsion, en leur interdisant de circuler avec des camions de 40 tonnes, immatriculés à l'étranger, et en autorisant uniquement la circulation des poids lourds de 28 tonnes portant des plaques suisses, ce qui les rendrait moins compétitifs à l'étranger. Dans les milieux de la protection de l'environnement, on craint que les immissions

dues au bruit et aux polluants atmosphériques ne deviennent encore plus importantes, alors qu'elles ont déjà dépassé le seuil du tolérable pour les riverains et l'environnement de la N2, d'autant plus que les forêts de montagne sont déjà gravement atteintes. Compte tenu des conditions topographiques de la Suisse, il ne saurait être question pour le Conseil fédéral de céder, cela tant pour des raisons de réglementation de la circulation routière, de politique des transports, que de protection de l'environnement.

Les marchandises par le rail

En réponse aux requêtes reçues de l'étranger, le Conseil fédéral a fait un geste pour ce qui est des transports par chemin de fer: il est prévu qu'à court et à moyen terme on puisse transporter, par ferroutage à travers le Gothard, des camions en transit plus gros et en bien plus grand nombre qu'actuellement, avec des horaires et des prix intéressants. Grâce au fait qu'on a tiré parti de toutes les possibilités techniques (en arrondissant les profils du tunnel aux endroits critiques), 60 pour cent des camions utilisés pour le trafic de transit pourront, de par leurs dimensions, être transportés à travers les Alpes par ferroutage à partir du mois d'octobre. Toutefois, ces possibilités sont limitées, même si l'on tient compte de cette extension de l'offre et que l'on prévoit des trains supplémentaires; d'ailleurs, la ligne du Gothard ne peut pas absorber plus de 40 de ces trains par jour. Seule la construction d'une nouvelle transversale permettra d'accroître l'offre de façon substantielle.

Nouveau tunnel ferroviaire

La Suisse ne pourra répondre au vœu exprimé par les pays de la CE de pouvoir transporter toujours plus de marchandises par la route que lorsqu'elle disposera, comme solution de rechange à l'autoroute du Gothard, d'une transversale ferroviaire à travers les Alpes qui ait une grande capacité et qui permette d'assurer un trafic rapide. Mais cette transversale ne sera pas achevée avant le prochain millénaire. Quatre solutions sont envisagées: le Splügen (Coire –Chiavenna), le Gothard (Amsteg–Giornico), la variante appelée Y (le Gothard avec un embranchement de tunnel entre Giornico et les Grisons) et la ligne du Lötschberg avec un tunnel de base.

Selon des spéculations dans la région concernée, la solution du Gothard semble avoir les meilleures chances d'être retenue, d'autant plus que cela permettrait de couper l'herbe sous les pieds de ceux qui demandent que l'on construise un deuxième tunnel routier au Gothard. En effet, alors que l'autoroute du Gothard comporte quatre voies, le tunnel même n'en a que deux. La construction d'un deuxième tunnel routier paraîtrait donc tout à fait concevable et constituerait la solution la plus favorable au trafic routier. En tout cas, les clubs automobiles soutiennent déjà activement une telle solution. Et le gouvernement tessinois laisse entendre que, si le tunnel ferroviaire de base n'est pas rapidement construit, il demandera un deuxième tunnel routier. Cependant, celui-ci ne résoudrait pas les problèmes de capacité existants; il aurait seulement pour effet que les goulets d'étranglement se situeraient ailleurs le long de la N2, précisément dans les régions déjà très congestionnées de Bâle, d'Egerkingen, de Lucerne et du Mendrisiotto. En tous les cas, la position du Conseil fédéral est claire: ne pas construire un deuxième tunnel autoroutier. En ce qui concerne le tracé d'un nouveau tunnel ferroviaire, la décision de principe sera probablement prise au courant de l'année prochaine.

MZ

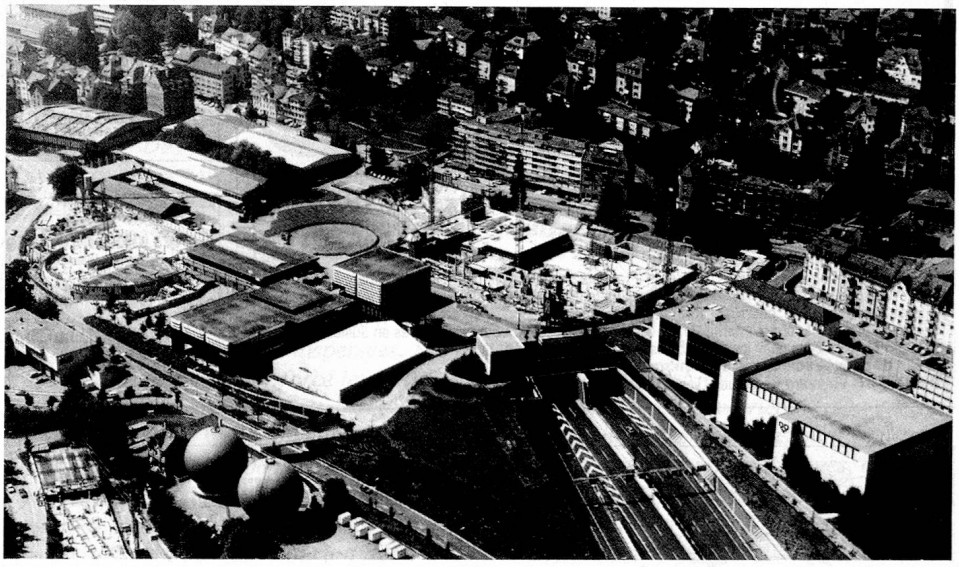
La paix du travail

Il y a 50 ans – très précisément le 19 juillet 1937 – que les associations patronales et les syndicats de l'industrie suisse des métaux et des machines ont signé ce que l'on nomme la «paix du travail». Cette convention qui est considérée comme un modèle du genre régissant les rapports entre les partenaires sociaux en Suisse, prévoit notamment la solution pacifique des conflits et indique, de ce fait, que les parties renoncent au lock-out de même qu'aux mesures de lutte syndicale pendant la durée de la convention. Lors de la cérémonie qui a marqué, début septembre, cet anniversaire, le conseiller fédéral Delamuraz a déclaré en substance que la paix du travail était l'instrument le plus utile du point de vue de la politique générale et le plus moderne du point de vue social.

Les représentants des syndicats et des associations patronales ont relevé, eux aussi, toutes les qualités de cette convention, tout en mettant l'accent sur des aspects différents. Un comité syndical a toutefois émis des critiques parfois virulentes à l'égard du principe de la paix du travail et a fait paraître une annonce dans la presse déclarant que 50 ans de paix du travail, c'était suffisant. Ces syndicalistes de gauche sont convaincus que la politique de paix a dépolitisé les travailleurs.

Francophonie au sommet

Bien que la Suisse n'y ait qu'un simple statut d'observateur, elle a collaboré activement au 2e sommet de la francophonie qui s'est tenu dans la province canadienne du Québec; le chef de la délégation suisse, le secrétaire d'Etat Edouard Brunner a déclaré que la rencontre de début septembre avait été plus animée et – au vu du travail accompli – plus «sérieuse» que le premier sommet qui s'était tenu en février 1986 à Paris. La Suisse participe désormais à de nombreux projets . A côté de points forts tels que la culture (livre, film, chanson), la communication, la coopération scientifique et technique et les «industries de la langue», un accent spécial a été mis sur la formation, notamment dans les secteurs de l'agriculture et de l'énergie.



En raison d'importants travaux de construction, les organisateurs de l'OLMA, la grande foire suisse de l'agriculture qui se tient à Saint-Gall, ont dû trouver cette année, du 8 au 18 octobre, des solutions provisoires. (Photo: Foto Gross/Service de presse OLMA).

Télégrammes

■ 1986 a été une bonne année pour *l'économie suisse,* même si les résultats record de 1985 n'ont plus été atteints. Le produit intérieur brut s'est accru de 3,2 pour cent par rapport à 1985.

■ Gros afflux de *réfugiés turcs* au cours des huit premiers mois de cette année: 2876 Turcs ont demandé l'asile en Suisse; ils constituent ainsi le plus fort contingent.

■ L'année passée, la *pollution atmosphérique* en Suisse s'est maintenue au niveau élevé qu'elle avait en 1985. Pendant une période allant de 20 à 50 jours, les valeurs limites moyennes par jour d'anhydride sulfureux et d'oxydes d'azote ont été trop élevées, bien que l'ordonnance sur la protection de l'air n'autorise un dépassement que pendant un jour.

■ La société suisse *Brown-Boveri* (BBC) et le groupe suédois ASEA ont décidé de fusionner le 1er janvier 1988 et deviendront ainsi la plus grande entreprise mondiale dans le domaine de l'électronique. Le siège sera à Zurich.

LYCEUM ALPINUM ZUOZ

Internat pour garçons de 10 à 19 ans
Ecole primaire, 5e et 6e classes
Gymnase (Lycée):
types A, B, C, D, E avec maturité
Ecole de commerce avec diplôme

Les examens finaux, passés à l'école même, sont reconnus par la Confédération, l'Abitur allemand par la République Fédérale d'Allemagne.

Langue d'enseignement: l'allemand.
Beaucoup de possibilités de sport

Renseignements par le rectorat:
Dr. G. A. Bezzola-de Meuron,
CH–7524 Zuoz 8, Engadine, Téléphone 082 7 01 11

Internats pour filles et garçons
Samedan:
école secondaire, progymnase, lycée type E, école commerciale supérieure, cycle d'orientation et de préparation à la vie professionnelle.
Schiers:
Lycées A/B/C/D, Séminaire pour la formation d'instituteurs, Académie commerciale.

Informations:
7503 Samedan, 082 6 58 51
Directeur: P. D. Hool lic. phil.
7220 Schiers, 081 53 11 91
Directeur: Pasteur J. Flury

EVANGELISCHE MITTELSCHULEN SAMEDAN/SCHIERS

Etudes en Suisse
à Genève ou à Lausanne
- **Baccalauréat français,** séries A, B, C, D
- Maturité suisse ● Informatique ● Traitement de texte
- Diplômes commerce, secrétaire, secrétaire de direction
- Cours d'anglais, tous niveaux
- Cours de français pour étrangers
- **Cours de vacances** fin juin–sept.
- **Aussi en internat**

Renseignements:
Tél. 021/20 15 01
Fax. 021/22 67 00
Télex 450600 el ch

Ecole Lémania
3, ch. de Préville
CH-1001 **Lausanne**

Ecole Lémania Lausanne Genève

Alpines Institut Kandersteg Berner Oberland 1200 m ü. M.
Internat mit kleiner Schülerzahl für Knaben und Mädchen von 10–16 Jahren, familiär geführt.
Primar- und Sekundarschule staatl. anerkannt
Spezial-Deutschkurse für fremdsprachige Kinder
Sommer-Feriensprachkurse Juni/Juli/August
Winter-Ferienkurse mit Sprachunterricht
Sommer- und Wintersportmöglichkeiten.
Schul- und Internatsleitung: Dr. J. Züger, Telefon 033 75 14 74

Ecole d'Humanité **6085 Hasliberg Goldern**
Gemeinnützige Genossenschaft; Telefon 036 71 15 15; B.O., 1050 m ü. M.
Internat: familiäre Kleingruppen, Knaben und Mädchen, Primar-, Sekundar-, Realschule, Gymnasium. Flexible Kursorganisation (Fähigkeitsgruppen, nicht Jahrgangsklassen) ermöglicht u. a. Umschulung auf Schweizerische Schulverhältnisse.
English-speaking school system: CEEB and GCE preparation
Gründer: Paul und Edith Geheeb. 150 Schüler, 34 Lehrer.
Leitung: Natalie und Armin Lüthi-Peterson.

Institut Anglo-Suisse **«Le Manoir»** 16–23, route de Neuchâtel CH–2520 La Neuveville
Ecole internationale pour Jeunes Filles
Etudes approfondies des langues modernes (Français, Anglais, Allemand, Italien, Espagnol). Certificats et Diplômes officiels (Alliance Française, Université de Cambridge), Méthodes audio-visuelles, laboratoires de langues, cours de secrétaires, informatique.
Culture générale – Economie familiale. Vacances studieuses et cours de langues en Juillet et Août.
Séjour d'hiver et d'été dans les Alpes Suisses à Wengen.
Début de l'année scolaire en septembre et en avril.
Direction: J. Voumard-Rodrigues, Tél. 038 51 36 36, Telex BCBN 95 28 22 CH

La combinaison idéale pour un avenir professionnel assuré:
Cours intensifs de langues et formation hôtellerie tourisme en Suisse
En internat nous préparons depuis 1950, des jeunes filles de 15 à 24 ans aux diplômes internationaux de langues (Angl., Allm., Fr.). Par ailleurs, nous proposons une formation hôtellerie-tourisme jusqu'à l'assistante d'hôtel de direction. Langue officielle de l'Institut: le bon allemand. **De plus nos objectifs sont:** élargissement des centres d'intérêt, culture générale approfondie, Savoir-vivre, Etiquette, développement de la personnalité et de la confiance en soi. Encadrement sérieux. Meilleures références.
Cours d'été de langues.
Institut Sunny Dale, depuis 1950 – Villa Unspunnen, Fam. Dr. Gaugler
3812 Interlaken/Suisse, Tél. 036 22 17 18, Telex 923173

INSTITUT MONTANA ZUGERBERG
Leitung: Dr. K. Storchenegger
6316 Zugerberg, Telefon 042 21 17 22
1000 Meter über Meer

Internationale Schule für Söhne ab 10 Jahren
Schweizer Sektion:
Primarschule Klassen 4–6
Gymnasium und Wirtschaftsdiplomschule
Eidgenössisch anerkannte Diplom- und Maturitätsprüfungen im Institut
Ferienkurse: Juli–August
American School: 5th–12th Grade
Scuola italiana, Nederlandse Sectie