

# La guerre des poids morts

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

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

Heft 929

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1018417>

## **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.

## La guerre des poids morts

Les menaces européennes pour faire sauter la limite des 28 tonnes sur les routes suisses ne nous effraient pas et la guerre des camions risque bien, si jamais elle est déclenchée, de se terminer par un auto-goal communautaire. Au petit jeu des mesures de rétorsion et de la réciprocité, la Suisse dispose aussi, on l'a appris la semaine dernière, de munitions.

La situation est donc nettement moins noire que ne le laissaient paraître les éditoriaux des quotidiens au lendemain du vote du Parlement européen. Mais ce n'est pas une raison pour nous retrancher derrière nos frontières et laisser la CE résoudre seule ses problèmes. Le conseiller fédéral Ogi a promis une solution provisoire, en attendant qu'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes soit en service. La variante la plus probable semble être un itinéraire de ferroutage sans tunnel (pour permettre le transit des camions d'une hauteur de 4 mètres) par le Jura, la Broye, Yverdon et Lausanne — qui se terminerait à Martigny (les camions empruntant ensuite le Grand-Saint-Bernard, ouvert aux 40 tonnes), éventuellement à Iselle. Mais cette seconde possibilité ne pourra pas être prête d'ici à 1993, date promise par Adolf Ogi, et les problèmes techniques seront nombreux. Coût de l'aménagement: un demi-milliard jusqu'à Martigny.

Un itinéraire provisoire de ferroutage a tout pour déplaire: l'Europe nous demande de faire traverser les montagnes à ses marchandises, et l'on envisage de faire zigzaguer des trains chargés de camions à travers toute la Suisse occidentale pour les décharger au pied des Alpes. Pas sérieux. Il n'est pas raisonnable ensuite d'additionner les poids morts: à celui de la locomotive et du train, on ajoute la charge du camion. Avec ce système, le contenant sera plus lourd que le contenu. Absurde. Sans parler du chauffeur qu'il faut transporter avec son véhicule et dont la présence pendant le trajet est inutile.

Tout le monde est d'accord pour dire

que l'avenir n'est pas au ferroutage (les camions sur les trains) mais au trafic combiné (caisses mobiles et conteneurs pouvant être transportés aussi bien par train que par bateau, avion ou camion). Ce qui fait obstacle au trafic combiné, pour lequel des réserves de capacité importantes existent, c'est d'une part le manque au nord et au sud de notre pays de gares de transbordement où la marchandise passe du camion au wagon ou du wagon au camion et, d'autre part, la structure du secteur des transports à l'étranger. Le trafic combiné nécessite une organisation multi-nationale; or, les camions constituent un immense réseau de petites entreprises, pour qui l'important est de «faire des kilomètres». Quant aux chauffeurs, ils sont souvent fiers d'appartenir au monde du voyage, même si leurs conditions de travail sont dures. Ils rechigneront toujours à prendre le train avec leurs véhicules et voudront maintenir les marchandises sur la route pour continuer à vivre dans leur univers d'hommes nomades.

La proposition suisse à la CE devrait donc être la suivante: nous investissons un demi-milliard, non pas pour développer une solution provisoire boiteuse, mais pour financer, à l'étranger, des gares de transbordement destinées au trafic combiné. Ces installations devront de toute manière être construites pour absorber le trafic qui passera par la nouvelle ligne à travers les Alpes que la Suisse a promis de réaliser. Dans sa réponse à une motion déposée par Michel Béguelin, le Conseil fédéral dit lui-même que le financement d'installations en dehors de nos frontières est possible et qu'il revêt «une importance particulière». Nous préférons voir dépensé un demi-milliard en Italie pour les premiers éléments d'un nouveau système de transport, plutôt qu'en Suisse pour des installations techniquement dépassées.

En contrepartie, l'Europe se charge d'adapter son secteur des transports à ce que la logique veut qu'il soit: rationnel et... européen. PI