Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 25 (1988)
Heft: 929

Artikel: La guerre des poids morts
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1018417

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

Domaine Public 929
DP
J.A. 1000 Lausanne 1 24 novembre 1988
Hebdomadaire romand Vingt-sixième année

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 préférerions 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