

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 32 (1995)
Heft: 1197

Rubrik: Transports

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

Ne pas se fixer sur les 28 tonnes

(pi) Lors des discussions sur l'EEE, le dossier transports a été sorti du champ des négociations et partiellement réglé par l'Accord sur le transit, entré en vigueur il y a deux ans. La Suisse a toujours craint de ne pouvoir maintenir la limite de 28 tonnes pour les poids lourds. Mais aujourd'hui, alors que les statistiques du ferroutage sont encourageantes pour le trafic de transit, notre pays n'est pas en position de développer ce système pour ses propres besoins.

NORMES SUISSES ET EUROPÉENNES

Rappelons que, pour les dimensions des camions, les normes suisses sont eurocompatibles, donc que les camions de 40 tonnes ne sont pas plus grands ou plus larges que les camions de 28 tonnes. En fait rien ne les distingue, si ce n'est un essieu supplémentaire.

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, les routiers ne sont pas tous pressés de voir tomber la norme de 28 tonnes: elle les protège efficacement de la concurrence étrangère. Et les camions suisses de 40 tonnes sont nombreux à sillonner les routes européennes.

De son côté, l'Union européenne et ses membres ne favorisent pas la sérénité du débat. Il n'existe pas de norme supérieure contraignante et le poids maximum des véhicules diffère d'un pays à l'autre. Alors que l'UE souhaite que la Suisse adopte les 40 tonnes, des pays membres souhaiteraient que l'UE choisisse une norme plus élevée. La même incertitude règne à propos de la largeur des véhicules.

La Suisse a tenu et réussi à imposer sa solution à l'Europe: favoriser le transport par train plutôt que le transit routier, notamment par la construction de deux nouveaux axes alpins.

Dans l'euphorie générale, les quelques critiques de l'époque n'ont pas été entendues: que n'aurait-on fait, en ces périodes où l'argent semblait ne jamais vouloir manquer, pour marquer à la fois notre capacité de construire et notre farouche volonté d'indépendance. Mais il faut bien se rendre à l'évidence: aujourd'hui, le bilan de cette politique est décevant. Nous sommes certes parvenus à maintenir, provisoirement au moins, la norme des 28 tonnes, mais à un prix disproportionné et pour des gains aléatoires.

Réévaluer la situation

Plutôt que de faire de cette norme une affaire de principe, il faut s'interroger sur son but et son utilité. Il s'agit au départ d'une mesure protectionniste pour favoriser le transport par rail des marchandises. Sur le plan interne, son effet est devenu négligeable: avec le développement du réseau routier, de l'équipement des poids lourds et les exigences en matière de transport, le rail n'a cessé de perdre des parts de marché. Sur des distances réduites, le train est difficilement compétitif à cause des transbordements. La limite des 28 tonnes n'y change aujourd'hui plus grand-chose.

Au fil des ans, cette limite s'est révélée utile pour limiter le trafic de transit à travers notre pays. Il a toujours été admis que cette mesure était, dans ce cadre-là, globalement positive. Mais son efficacité doit évidemment être réévaluée dès lors que la question du transit est en discussion au niveau international, en mettant en avant le but final plutôt que le moyen. Cette réévaluation, Adolf Ogi a toujours refusé de la faire, contribuant ainsi à rendre plus difficile le changement lorsqu'il deviendra inéluctable ou simplement nécessaire: l'Accord sur le transit n'est valable que jusque en 2005 et l'absurde de la situation commence à devenir gênant.

Effets pervers

Passons rapidement sur les effets pervers de la mesure: pour une même quantité trans-

portée, la consommation de carburant est de 50% plus élevée en Suisse que dans les pays de l'Union européenne qui connaissent des limites de 40 tonnes environ (il y a des différences entre les pays). Et ce que trois camions communautaires peuvent transporter doit être, en Suisse, réparti dans cinq véhicules, s'il s'agit de marchandises pondéreuses. Comme l'entrée en vigueur prévue de l'Initiative des Alpes interdira ou limitera fortement le trafic de transit, ces effets pervers ne peuvent trouver de justification qu'interne: or il est douteux que les kilomètres non parcourus par camion à cause de la limite des 28 tonnes compensent les transports supplémentaires que cette limite impose.

Des inconvénients de poids

Où l'incohérence est la plus frappante, c'est dans le domaine du ferroutage. La Suisse se veut championne du transport par rail et par conteneur. Ce dernier système limite les inconvénients du transbordement, le conteneur pouvant passer facilement d'un mode de transport à l'autre (avion, train, bateau, camion). Ses dimensions sont unifiées et correspondent aux normes qui régissent également les camions.

Mais la Suisse doit se contenter de voir passer les conteneurs en transit. Pour ce qui est des marchandises en importation ou en exportation ou du trafic interne, ce mode de transport n'est guère plus intéressant que le camion: si le conteneur chargé et le camion destiné à le transporter à partir de la gare de transbordement pèsent ensemble plus de 28 tonnes, il faudra diviser la marchandise et effectuer plusieurs transports. Il est bien prévu d'homologuer quelques gares à partir desquelles des transports de 40 tonnes pourront être effectués; mais ils ne devraient pas excéder 10 kilomètres et une toute petite partie du territoire seulement sera ainsi desservie. Or ce sont justement les industries éloignées du chemin de fer qui sont les premières intéressées.

Il est temps de prendre un peu de hauteur. Les 28 tonnes méritent d'être défendues tant que les intérêts que l'on en retire dépassent ses inconvénients.

Aujourd'hui, même certains milieux écologistes commencent, timidement, à entamer une réflexion à ce propos... ■