

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 60 (1980)
Heft: 1

Artikel: Mont-Blanc : un piège pour les transporteurs routiers
Autor: Tabary, Jean-Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887082>

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>

Mont-Blanc : un piège pour les transporteurs routiers

En 1966, quelques mois après l'ouverture du tunnel sous le Mont-Blanc, 592 450 véhicules dont 58 946 véhicules utilitaires empruntent cet ouvrage d'art, 13 ans plus tard, 1 449 579 véhicules dont 529 617 poids lourds et autocars franchissent ce tunnel. On imagine donc bien l'importance de ce point de passage sur un axe routier devenu international. Surtout à la belle saison, il est un lien touristique entre l'Europe du Nord, la France et l'Italie, la Yougoslavie et la Grèce. En 1973, alors que les premiers effets de la crise de l'énergie se font sentir, le transport routier commercial s'ouvre de nouvelles voies vers les pays du Moyen-Orient, les ports étant engorgés, les lignes de chemin de fer inexistantes. En 1980, il est des jours où près de 2 500 poids lourds utilisent cette route pour se rendre jusque dans les Émirats du Golfe.

Ainsi cet ouvrage d'art a donné la preuve qu'il était parfaitement adapté au développement du trafic et pourtant le passage sous le Mont-Blanc est devenu, au fil des années, un véritable piège pour les transporteurs routiers.

Grève des douanes l'été, chutes de neige et avalanches l'hiver paralysent régulièrement le trafic de quelques heures à plusieurs jours.

Les inconvénients pour les populations riveraines sur les versants du Val d'Aoste et de la Vallée de l'Arve, les difficultés pour les automobilistes, mais surtout les graves effets sur le plan économique – puisque les échanges internationaux sont de ce fait totalement perturbés – telles sont les conséquences d'une telle situation qui a malheureusement tendance à se renouveler fréquemment.

On peut donc s'interroger : est-ce inéluctable ? S'est-on donné tous les moyens pour régler ce grave problème ? Sans vouloir porter de jugement on peut quand même répondre non à ces deux questions.

Que se passe-t-il dans la réalité ? Relatons la situation de janvier dernier : une avalanche paralyse le trafic du côté italien – ce type de risque est en effet plus fréquent dans le Val d'Aoste en raison des conditions d'enneigement. L'information n'est pas ou mal transmise des deux côtés du tunnel, les routiers se trouvent brutalement arrêtés et bien souvent bloqués sans savoir pourquoi et pour combien de temps. Alors qu'est mis en place par la gendarmerie française un système bien organisé de parking, côté italien rien n'est entrepris et

l'on assiste à des incidents : des poids lourds se mettent en travers de la chaussée et il devient difficile de les dégager.

On constate donc un manque d'information ou une diffusion de renseignements contradictoires de la part des autorités basées des deux côtés du tunnel.

Préfecture d'Annecy et Gouvernement du Val d'Aoste n'arrivent pas à « communiquer » ; chacun essaie de deviner ce que va décider l'autre ; obtenir un simple contact téléphonique de part et d'autre du Mont-Blanc est voisin de l'utopie alors que la liaison est relativement aisée entre la Suisse et l'Italie.

Pourtant la Préfecture de la Haute-Savoie a mis au point, ces derniers mois, un plan d'action très précis qui fonctionne grâce aux services de la Gendarmerie de Bonneville : dès les premières heures, des parkings sont prévus depuis « l'Autoroute du Soleil » au niveau de Mâcon jusqu'au Fayet et lorsque de tels blocages durent toute une semaine, comme ce fut le cas en janvier dernier, on imagine l'ampleur de la tâche incombant aux gendarmes : ils doivent veiller à ce que 3 000 à 4 000 poids lourds soient garés dans les zones prévues le long de cet itinéraire, jouer le rôle d'informateurs auprès des conducteurs de plusieurs nationalités et faire du « secourisme » en organisant des navettes pour transporter les routiers vers les restaurants et les hôtels et leur apporter même parfois des sandwiches et du café à bord de leur cabine lorsqu'ils se trouvent en particulier sur l'autoroute Annemasse-Le Fayet. Ils doivent aussi s'occuper des animaux vivants coincés dans les poids lourds et les nourrir si ce n'est les asperger d'eau en été.

Situation étonnante parfois dramatique, qu'à notre époque, la seule bonne volonté, même avec un souci d'organisation, ne peut régler.

Pour les transporteurs routiers, être bloqués ainsi plusieurs jours ou même quelques heures, représente une augmentation des coûts du transport, une cause de litige avec leur clientèle, une désorganisation de leur trafic parfois sur plusieurs semaines. Pour l'artisan routier, c'est-à-dire le petit transporteur, c'est son entreprise même qui est menacée.

Quant à l'utilisateur ayant choisi ce mode de transport pour sa rapidité et sa souplesse, il subit les conséquences économiques de cette situation. Les populations locales, elles, sont excédées et l'opinion publique de plus en plus défavorable au transport routier.



Il est donc impératif :

- d'améliorer le système d'information - faire en sorte qu'il soit plus fiable - car il est difficile pour un transporteur de prendre la décision de modifier son itinéraire, une fois le camion et l'autocar engagés sur les routes de montagnes menant au tunnel.

Quelle autre destination propose-t-on ? Vintimille au sud de la France ? Cela représente 350 km de plus. Qu'en est-il alors de la rentabilité du transport routier ? Le conducteur n'est jamais certain des possibilités d'accueil de cette autre douane et il ne peut pas toujours rejoindre rapidement son chef d'entreprise.

Quand les documents douaniers accompagnant la marchandise sont transmis directement par poste à Aoste ou tout autre poste de douane italien, comment faire afin qu'ils rejoignent le poids lourd sur le nouvel itinéraire ?

- de proposer un autre itinéraire, en cas de perturbation, par le Valais en Suisse, c'est-à-dire Thonon, Évian, St-Gingolf, Martigny, le Tunnel du Grand-St-Bernard en général moins touché par les problèmes climatiques. Hélas, le tonnage maximum autorisé est de 28 tonnes alors que les poids lourds en trafic international pèsent de 35 à 40 tonnes. Une négociation devrait être entreprise avec la Confédération Helvétique sur un plan bilatéral ou international.

En janvier dernier, plus de 250 routiers acceptèrent de faire demi-tour dans le milieu de l'après-midi pensant que la circulation serait interrompue au moins pendant trois jours : telle était du moins la version officielle. Quelques heures plus tard, le tunnel ouvrait, ces transporteurs furent donc pénalisés par rapport à leurs collègues.

Alors pourquoi ne pas créer un poste central d'information qui serait alimenté à la fois par les auto-

rités italiennes et françaises et faire en sorte que cette information soit diffusée à travers la presse mais essentiellement sur les stations de radio. C'est ce qu'a tenté de faire l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU) chaque fois qu'une telle situation de crise s'est présentée. RTL, à travers l'émission « Les routiers sont sympa » joue déjà le jeu en informant les routiers chaque soir de 20 h 30 à 24 h 00. Son célèbre animateur Max Meynier s'est même déplacé sur le terrain à plusieurs reprises.

L'IRU est intervenue auprès des Nations-Unies, des Communautés Européennes, de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) et auprès des gouvernements concernés à travers ses associations nationales membres ; elle est également entrée en contact avec la Conférence Permanente des Chambres de Commerce françaises et italiennes des régions frontalières. Son secrétariat Général, basé à Grenoble, a fait une enquête au Val d'Aoste et dans la vallée de l'Arve et une réunion de toutes les parties concernées, administration locale, ponts et chaussées, gendarmerie, douane, service de la circulation, société d'exploitation du tunnel sous le Mont-Blanc, a eu lieu, tant du côté italien que français pourtant rien ne s'arrange réellement bien que des promesses aient été faites de part et d'autre et à tout moment, une telle situation de crise peut éclater.

Est-ce que l'ouverture prochaine du tunnel du Fréjus va améliorer cette situation ou va-t-elle susciter de nouveaux problèmes. Il semble que l'inadaptation des infrastructures actuelles, menant vers ce nouveau point de passage international, amène une réponse positive à la seconde partie de la question.

On est loin d'une Europe aux frontières ouvertes puisque chaque jour des mesures de plus en plus protectionnistes, auxquelles s'ajoutent les tracasseries administratives aux frontières, ne font que multiplier les difficultés et les incidents et ralentir le trafic.

L'IRU a conscience qu'en défendant les intérêts des transporteurs routiers, elle lutte dans l'intérêt de chacun et qu'il est donc temps de trouver des solutions raisonnables.

La construction d'une autoroute reliant le Mont-Blanc au réseau autoroutier français et européen, va certainement répondre à cette attente.

Espérons aussi que la récente prise de position de l'association régionale du Val d'Aoste quant au projet d'amélioration du réseau routier reliant le tunnel sous le Mont-Blanc à l'autoroute d'Aoste, sera suivie d'effets concrets et que le tunnel sous le Mont-Blanc puisse ainsi à l'avenir jouer le rôle pour lequel il était pressenti il y a 15 ans : être le trait d'union entre deux régions, deux pays mais aussi l'Europe et ses plus proches voisins.