

Zeitschrift: Les intérêts de nos régions : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts jurassiens

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts jurassiens

Band: 55 [i.e. 56] (1985)

Heft: 3: Trafic international de transit : une vocation nouvelle pour le Jura?

Artikel: Transit par route : GEFCO, un exemple à suivre?

Autor: Denis, A. / Gentil, P.-A.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-824276>

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: 05.05.2025

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

Transit par route

GEFCO, un exemple à suivre?

Pour tous les Jurassiens, le sigle GEFCO évoque d'abord des wagons chargés d'automobiles Peugeot. Mais GEFCO, c'est aussi une entreprise spécialisée de transports routiers et un organisme d'import-export.

La commission des transports de l'ADIJ s'est entretenue avec son directeur, M. Jean-Pierre Périat, des problèmes que rencontre le trafic routier de transit passant par les points frontière de Boncourt et Fahy.

M. Périat, le développement de votre entreprise indique que le Jura constitue un bon point de passage routier et ferroviaire pour les marchandises en transit.

Le Jura bénéficie de deux atouts importants :

- d'un point de vue géographique, sa situation le place au cœur des voies d'échanges européennes ;
- tous les postes douaniers importants de notre pays sont surchargés, ce qui allonge considérablement les temps de dédouanage. Tel n'est pas le cas à Boncourt, qui pourrait donc se développer ;
- la présence de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse à une distance raisonnable place le Jura en bonne position du point de vue des communications aériennes.

Comment expliquer alors que le poste douanier de Boncourt ne connaisse pas un développement plus rapide?

Cela tient à plusieurs facteurs :

- s'agissant de l'équipement, tout d'abord, il faut déplorer l'absence d'une plate-forme de dédouanement. Un renforcement des infrastructures techniques, administratives et commerciales, ainsi que l'augmentation du volume des entrepôts à disposition paraissent nécessaires ;

- la politique des douanes suisses qui demandent «la preuve par le trafic» pour développer les infrastructures existantes n'arrange rien. C'est un peu l'histoire de la poule et de l'oeuf : on demande une augmentation du trafic pour améliorer les infrastructures alors que chacun sait qu'une amélioration des infrastructures est nécessaire pour toute augmentation du trafic...
- enfin, il existe entre la Suisse et la République Fédérale d'Allemagne un traité international qui impose le passage par Bâle de tout le trafic ferroviaire venant de RFA. Les Jurassiens devraient s'interroger sur la possibilité de modifier ce traité.

Votre entreprise entretient un centre de dédouanement à Fahy. N'est-ce pas contradictoire avec vos propos?

Le centre de Fahy ne concerne, actuellement, que les automobiles. Un bon point de passage, bien équipé, est nécessaire. Deux, ce serait trop, bien sûr.

Du point de vue routier, vous voyez naturellement d'un bon oeil le démarrage des travaux de la Transjurane?

Bien entendu, avec – de mon point de vue – une priorité pour le tunnel sous les Rangiers. A court terme également, il serait souhaitable que les autorités de la ville de Moutier entreprennent quelque chose pour élever le passage sous voies



Avec GEFECO, BOTECH et CHARPIOT constituent les gros « clients » du poste douanier de Boncourt.

en direction d'Oensingen. Les 3,90 mètres actuels posent des problèmes aux camions construits pour les gabarits internationaux de ... quatre mètres. Un détail, penserez-vous, mais des «verrues» comme celles-ci nuisent au bon développement des transports routiers internationaux.

Et du côté français?

Le raccordement de la Transjurane à l'A36 offrira de bonnes perspectives. Par contre, la route internationale qui relie Lucelle à Petit-Lucelle mériterait, elle, un meilleur entretien.

Les autorités jurassiennes ont souvent déploré les lacunes de la signalisation routière en France...

Pour les routiers professionnels, le problème ne revêt pas une grande importance. Pour les touristes et les voyageurs occasionnels, par contre, les insuffisances sont notoires.

Fiche signalétique de GEFECO (suisse)

Personnel: 19 collaborateurs

Volume d'activités du département

«voitures»: traitement annuel de 15000 véhicules (dédouanement, stockage, organisation de transport, réception, expédition).

Stock permanent d'environ 1500 voitures.

Volume d'activités du département

«marchandises»: dédouanement, groupage, transports de pièces détachées d'automobiles et diverses marchandises.

Etat au 1^{er} trimestre 1985:

Pièces détachées: env. 83 tonnes.

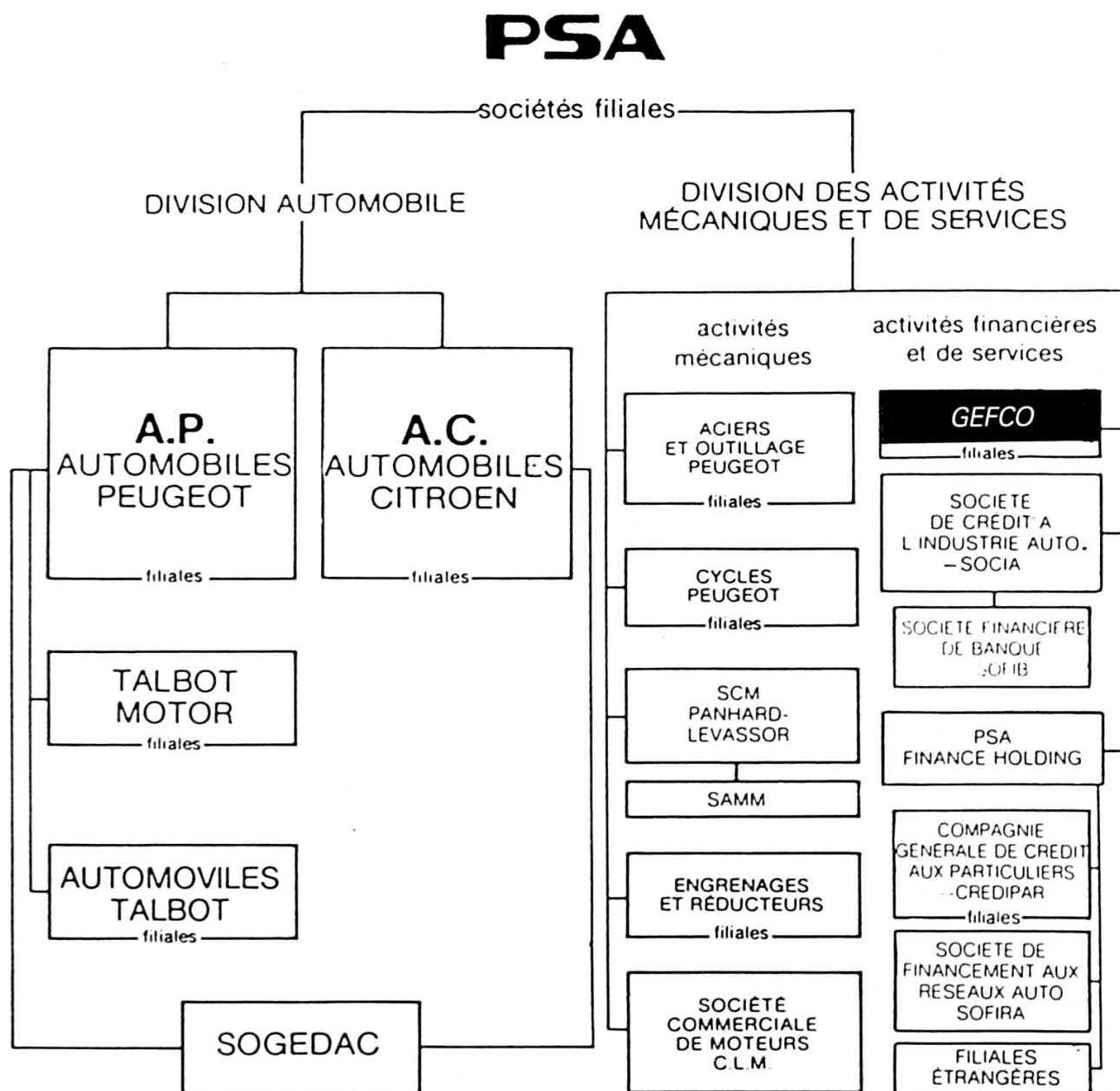
Marchandises diverses: env. 15 tonnes.

En conclusion, vous êtes un chef d'entreprise plutôt optimiste?

Si je considère les points que nous venons d'aborder, oui. Si je songe par contre aux développements de la politi-

que fédérale (taxe poids lourds, notamment) beaucoup moins. Mais c'est une autre histoire...

*Propos recueillis par
A. DENIS et P.-A. GENTIL*



La place de GEFCO dans l'organigramme de PSA.