Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 128 (2002)
Heft: 03

Sonstiges

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: 15.07.2025

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

Jacques Perret

On voit beaucoup les camions : le train est-il **caché** derrière ?

PETIT CROQUIS DÉPLACÉ

Les transports de marchandises par la route sont l'objet d'une contestation de plus en plus systématique, notamment en raison des encombrements qu'ils engendrent sur une partie des routes nationales. D'autre part, l'observation de la répartition du trafic sur les autoroutes des autres pays européens montre que la voie de droite tend de plus en plus à n'être utilisée que par les seuls poids lourds, créant littéralement des « trains » de camions. Enfin, les tragiques accidents survenus dans deux des principaux tunnels alpins ont encore sérieusement mis en cause ce mode de transport des marchandises.

Toutefois, il est toujours possible de tirer des avantages même des pires catastrophes. A la suite de ces accidents, les ministres des transports des pays concernés ont réaffirmé que la solution passait par le ferroutage et qu'ils souhaitaient donc le favoriser. Sans négliger l'importance des tragédies humaines découlant des accidents dans les tunnels alpins, elles ont indirectement fourni aux responsables des transports ferroviaires une occasion de mettre en pratique des alternatives à la route pour le transport des marchandises. Or force est de constater que l'opportunité n'a pas été exploitée, loin s'en faut.

Si, en France, aucune proposition concrète n'a suivi l'accident du tunnel du Mont-Blanc, les CFF ont en revanche rapidement mis en place des possibilités supplémentaires de transport par la voie ferrée suite à la fermeture du Gothard et à l'engorgement du San Bernardino. L'espoir de voir ainsi promu ce type de transport était grand et l'on allait enfin pouvoir mettre en avant l'efficacité du ferroutage, en particulier auprès des transporteurs routiers.

Mais le Gothard étant aujourd'hui réouvert, les CFF ont immédiatement annoncé qu'ils supprimaient les convois supplémentaires. En dépit des nombreux ralentissements à l'entrée du tunnel, les derniers chiffres font état d'un taux de remplissage de moins de 35% des trains chargés de camions traversant les Alpes, et il semble vraiment déplorable que les CFF n'aient pas été en mesure de mieux promouvoir la «chaussée roulante». Reste à savoir si ce désintérêt pour la solution de rechange doit être imputé au manque d'idées des CFF ou s'il révèle l'inexistence d'une solution viable? Dans le premier cas, il paraît envisageable d'y remédier. La seconde hypothèse est en revanche plus inquiétante, dès lors qu'elle jette le doute sur la qualité de l'offre de ferroutage qui sera proposée lorsque les milliards fournis par la RPLP pour percer les tunnels à travers les Alpes auront été dépensés.