Les transports routiers franco-suisses

Autor(en): **Leblanc, Claude**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **49 (1969)**

Heft 3: **Liaisons routières**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-888091

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Les transports routiers franco-suisses

Claude LEBLANC

Délégué général

de la Fédération Nationale des Transports Routiers

Si l'on considère les statistiques de la Direction générale française des Douanes relatives au trafic franco-suisse, on constate qu'en 1967 sur un commerce extérieur global de 6 948 000 tonnes, le transport routier public et privé transporte 2 580 000 tonnes, soit un pourcentage de 37 %. Les statistiques du Ministère français des Transports indiquent que la participation des transporteurs professionnels français au trafic non frontalier (c'est-à-dire à plus de 10 km de part et d'autre de la frontière suisse) est de 34 000 tonnes, dont 83 % à l'exportation et 17 % à l'importation. Il apparaît ainsi que le trafic entre transporteurs suisses et transporteurs français est déséquilibré et que les transporteurs routiers suisses assurent la majeure partie du trafic franco-suisse.

Le pourcentage d'entrées et de sorties réalisé aux principaux postes frontières par les transporteurs français est le suivant : 19 % des entrées et 33 % des sorties au poste de Ferney-Voltaire; 24 % des sorties au poste de Delle; 50 % des entrées et 13 % des sorties au poste de Saint-Louis; 15 % des entrées et 20 % des sorties au poste de Saint-Julien-en-Genevois.

Les marchandises principalement transportées par les routiers français sont à l'exportation vers la Suisse le bois en grumes (23 %), les bitumes de pétrole (15 %) et le ciment (9,5 %); à l'importation vers la France les briques et tuiles (45 %) et le bois en grumes (11 %).

Les régions françaises les plus touchées par les échanges franco-suisses sont, à l'importation, celles d'Alsace, de Franche-Comté, de Rhône-Alpes et de Provence-Côte d'Azur (cette dernière région pour les chargements seulement); en Suisse, les cantons les plus touchés par les transporteurs français sont ceux de Berne, Genève et Vaud qui se partagent chargements et déchargements.

L'évolution du trafic des transporteurs français sur la Suisse depuis 1960 jusqu'en 1967 montre qu'après avoir atteint un maximum de près de 60 000 tonnes en 1965, celui-ci n'a fait ensuite que diminuer, pour atteindre 34 000 tonnes en 1967.

Trafic des transporteurs français avec la Suisse
(en milliers de tonnes)

1960	1962	1963	1965	1966	1967
26,1	49,3	42,8	58,9	47,8	34,2

Nous avons vu que pour un commerce extérieur de 6 948 000 tonnes, 2 580 000 tonnes étaient transportées par la route : sur ces 2 580 000 tonnes deux tiers des 1 936 000 tonnes transportées à l'exportation de la France vers la Suisse l'ont été par des véhicules suisses; à l'exportation les transporteurs français participent donc pour un tiers au trafic franco-suisse; à l'importation le la Suisse vers la France, les véhicules suisses assurent de transport de près de 49 % des 644 000 tonnes transportées par la route et les véhicules français près de 51 % : les transporteurs français atteignent donc la parité à l'importation. Au total, la participation française au trafic franco-suisse est de l'ordre de 38 %, la participation suisse étant de 62 %.

Quels sont les principaux problèmes qui se posent dans le trafic bilatéral franco-suisse?

— tout d'abord la question des poids et dimensions : le code de la route suisse est très restrictif puisque le poids total en charge maximum admis par lui est de 16 tonnes pour les camions, 21 tonnes pour les véhicules articulés et 26 tonnes pour les trains routiers et qu'il n'autorise donc pas la circulation des véhicules chargés selon le code français. Cette situation est extrêmement préjudiciable au transport routier français et explique, en partie, la prédominance des transporteurs suisses dans le trafic franco-suisse;

— les interdictions de circulation : la circulation des véhicules de transports de marchandises est interdite la nuit ainsi que les dimanches et les jours fériés, variables selon les cantons.

Le préalable du problème des poids et dimensions a empêché jusqu'à maintenant les négociations franco-suisses, ouvertes en 1949, d'aboutir. On se trouve dans une situation d'autant plus paradoxale que, malgré l'absence d'autorisations de transport pour se rendre en Suisse, c'est la réglementation en matière de poids et dimensions qui entrave fortement le transport routier français à destination de la Suisse.

Néanmoins, les autorités suisses seraient prêtes à envisager favorablement l'octroi de quelques dérogations en matière de poids et dimensions aux transporteurs français; le projet actuellement en discussion, s'il paraît constituer certes une amélioration, est loin de leur donner pleine satisfaction.

De plus, la question du transit à travers la Suisse carrefour de l'Europe, exige que ce problème soit réglé de manière satisfaisante.

En Suisse, aucune taxe de transport n'est exigée des transporteurs français. Le gouvernement français a donc exonéré les transporteurs suisses, à titre provisoire, du paiement de la taxe à l'essieu, depuis le 1er octobre 1968. On peut penser qu'un accord officialisant cette situation de fait pourra bientôt être conclu, lorsque certaines difficultés, afférentes à l'imposition de certains véhicules suisses, auront été aplanies.

Par ailleurs, les transporteurs suisses doivent être titulaires d'autorisations, délivrées cas par cas, pour venir en France.

Chaque partie est donc intéressée à la conclusion d'un accord : la Suisse, pour que les conditions dans lesquelles ses transporteurs obtiennent des autorisations soient régularisées et pour qu'ils soient exonérés définitivement du paiement de la taxe à l'essieu; la France essentiellement pour avoir un régime « poids et dimensions » satisfaisant.

Lorsque les réglementations routières des deux pays auront été harmonisées, le commerce extérieur entre la France et la Suisse ne pourra qu'en bénéficier.