Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 30 (1993)
Heft: 1110

Artikel: Marchandises : le transit sur rail perd du terrain en Suisse
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1011360

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: 08.12.2025

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

Le transit sur rail perd du terrain en Suisse

Alors que la Suisse se prépare à construire les NLFA , elle est le seul pays sur l'axe Nord – Sud qui voit ses transports par rail diminuer.

(*pi*) Le trafic de marchandises entre le nord de l'Europe et l'Italie a encore progressé en 1991, atteignant presque 94 millions de tonnes, dont un bon tiers représente le trafic Sud – Nord et deux petits tiers le trafic Nord – Sud. Mais ce qui frappe dans ces chiffres, alors que la Suisse effectue les premiers sondages en vue du percement de nouveaux tunnels ferroviaires à travers les Alpes, c'est la répartition modale et géographique de cette augmentation de trafic. On constate en effet que, par voie terrestre, les camions en Suisse et à l'étranger ainsi que les chemins de fer étrangers enregistrent une augmentation du poids des marchandises transportées. Les seuls à subir une diminution sont les CFF et le BLS qui ont transporté ensemble 44,5% des marchandises utilisant le rail, contre 55,5% pour la SNCF et les chemins de fer autrichiens, soit une perte de 4 points pour les chemins de fer suisses par rapport aux deux autres compagnies travaillant sur ce marché. Il est troublant de constater que la Suisse, qui mise sur un accroissement considérable de ses capacités ferroviaires, régresse dans ce secteur alors que ses voisins enregistrent des hausses de trafic, et ce d'autant plus qu'elle a toujours présenté le rail comme la compensation de ses restrictions de transport sur route.

Mais les camions sont pleins

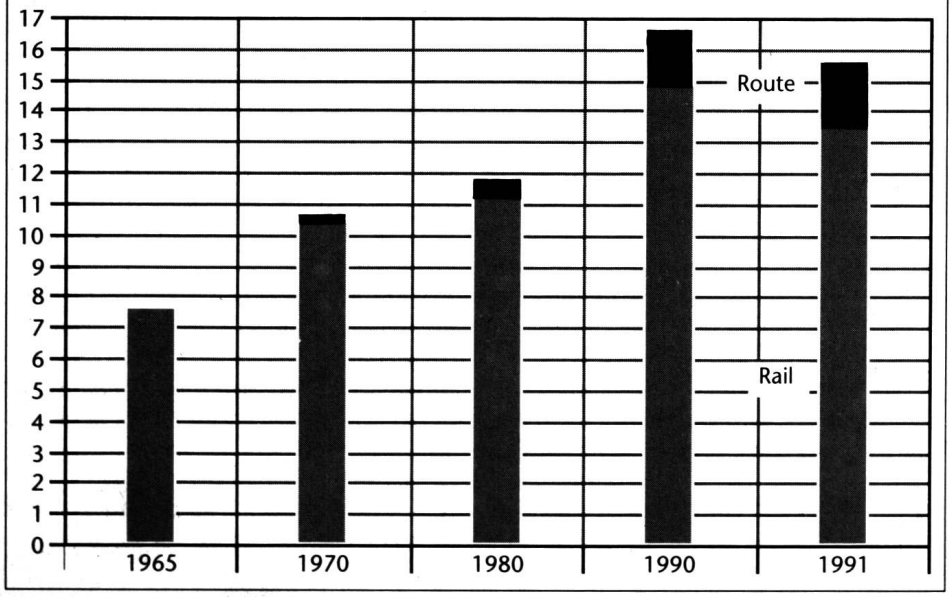
Dans le même temps, le transport par camion augmente partout, y compris en Suisse malgré la limite à 28 tonnes et l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche. Si la part du transit sur route reste très faible en Suisse (voir le graphique), il n'en demeure pas moins que le nombre de tonnes transportées a augmenté par camion et diminué sur rail.
La conjoncture n'est pas une explication pour justifier cette baisse: en Suisse, le transit total (rail et route) de marchandises entre le nord de l'Europe et l'Italie a certes légèrement baissé, passant de 16,57 à 15,58 millions de tonnes, mais seulement au détriment du rail. Le transport routier enregistre, lui, une augmentation de 17,5%. Quant au transport via l'Autriche et la France, il est en augmentation, on l'a vu, aussi bien par rail que par route. Le seul autre secteur à subir une diminution est la navigation maritime, à cause d'une diminution de l'exportation de produits pétroliers italiens.
Le trafic de marchandises entre le nord et le sud de l'Europe va continuer de se développer, ce qui justifiera certainement les nouveaux tunnels suisses. En attendant, nos compagnies ferroviaires ont investi des sommes considérables pour augmenter nos capacités de transit dans le court terme et offrir ainsi une solution transitoire à nos partenaires européens. C'est un élément important de l'accord sur le transit signé entre la Suisse et la Communauté européenne, que l'échec de l'EEE ne devrait pas remettre en question.
Ces travaux n'ont de sens que si les capacités offertes sont utilisées. Compagnies ferroviaires et politiciens feraient donc bien de méditer ces chiffres et d'y trouver des explications convaincantes.

Pari européen

On attend bien sûr quelques coups de pouce de l'étranger, notamment que la Communauté prenne des mesures pour taxer le trafic routier en fonction de ses coûts sociaux, comme elle a annoncé qu'elle allait le faire, et qu'elle investisse dans des terminaux d'échange pour le transport combiné.
Mais il reste que ce trafic Nord – Sud qui était censé croître sans arrêt pendant des décennies a connu, pour les seuls chemins de fer suisses, un léger recul qui contredit les prévisions. ■

Transport de marchandises entre le Nord de l'Europe et l'Italie – Transit à travers la Suisse

En millions de tonnes



Source: LITRA Service d'information pour les transports publics; graphique DP. S'agissant de chiffres comparables au niveau international, ceux-ci ne correspondent pas forcément aux données des CFF et du BLS.

La croissance des flux de transport n'attend pas que la Suisse ait réalisé AlpTransit ! Dans l'intervalle, et à titre provisoire, la ligne actuelle du St-Gothard est en cours d'adaptation pour prendre en charge un trafic de ferroutage plus important. (...) D'ici à 1994, la capacité sera triplée: 44 convois de ferroutage quotidiens, offrant chacun une capacité double par rapport aux trains actuels, sont planifiés.

Extrait d'un prospectus édité par le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie avant la votation sur les NLFA.