Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 34 (1997)
Heft: 1312

Artikel: Vue sur les chambres : trop de peaux de banane sur la chaussée roulante

Autor: Imhof, Pierre

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1015224

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: 09.12.2025

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

Trop de peaux de banane sur

Le jeudi 9 octobre, l'Assemblée fédérale débattra de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. En matière de trafic routier, la Suisse s'arc-boute à ses certitudes. Persuadée d'avoir raison toute seule, elle a financé à grand prix des infrastructures ferroviaires permettant de transporter les camions par rail. Mais cette solution est caduque; l'avenir est au trafic combiné rail-route. À la Suisse de régler ses divisions internes et de présenter un véritable projet à Bruxelles.

DANS LA SÉRIE «On vous avait prévenus!», *DP* a marqué un but. Une partie de la classe politique ébaubie semble soudain découvrir la supériorité du trafic combiné – le transport de conteneurs – sur la «chaussée roulante» – barbarisme fédéral désignant le chargement de camions sur des trains. Dans *DP* 929 du 24 novembre 1988, nous disions déjà qu'il fallait renoncer à dépenser de l'argent pour une solution provisoire et technologiquement dépassée, mais que des sommes devaient être investies à l'étranger pour développer les centres de transbordement train-camions. Ça fait toujours plaisir d'avoir raison avant tout le monde, mais ça ne fait pas avancer le schmilblick. Reprenons donc.

Dépenses inutiles

Une étude commandée par des professionnels du trafic combiné et rendue publique la semaine dernière a révélé une évidence: il n'est ni économique ni écologique de charger des camions sur des trains; l'avenir est au trafic combiné, soit le chargement de conteneurs universels adaptés aussi bien à la route qu'au rail ainsi qu'aux transports maritimes et aériens. Pas besoin d'être grand clerc pour se rendre compte qu'il n'est pas rationnel de transporter sur un train un camion, lourd, et un chauffeur, coûteux, alors que ni l'un ni l'autre ne sont utiles durant le trajet. Ce système revient d'ailleurs à faire circuler un poids plus important de ferraille – train, camion – que de marchandises.

Malgré cette évidence, la Suisse a aménagé à grand prix un couloir de ferroutage à travers le Lötschberg, dimensionné pour que des camions hauts de 4 mètres puissent y passer chargés sur des trains. On aurait pu en faire l'économie, sachant que la plupart des véhicules en transit n'atteignent pas cette hauteur. Mais bon, cette «chaussée roulante» fonctionne, on pourrait en rester là, me direz-vous, pour ce qui concerne cette technique. Que nenni! Le dimensionnement des futurs tunnels alpins sera tout aussi généreux.

Il n'y a au fond pas de mal – ce sera toujours utile pour y faire passer des trains à deux étages – si tout cela ne donnait pas l'impression que la Suisse s'entête à vouloir avoir raison toute seule. Adolf Ogi, du temps où il était ministre des transports, a toujours voulu être seul maître du jeu: il a donc offert à l'Europe une chaussée roulante et deux nouveaux tunnels, le tout dûment protocolé dans un accord international. Démarches largement dictées par la volonté de maintenir coûte que coûte la limite de poids de 28 tonnes que notre pays impose aux camions sur son sol.

Les fameux 28 tonnes

Le dossier n'a finalement guère avancé depuis qu'en 1988 nous militions contre une solution transitoire.

Cette fameuse limite de 28 tonnes, qui n'a de sens que pour contenir le trafic de transit, a tellement été défendue officiellement qu'il est aujourd'hui bien difficile de la remettre en question. Or il existe d'autres moyens de protéger les régions alpines, à propos desquelles l'Union européenne pourrait entrer en matière, en échange justement de l'abandon des 28 tonnes.

L'énergie et les moyens dépensés pour mettre en place une «chaussée

Conclusion aiguillée

Que se serait-il passé si l'étude sur le trafic combiné était arrivée à la conclusion que le chargement de camions sur des trains était une solution d'avenir? Aurait-elle été rendue publique? On peut en douter, ses commanditaires étant des sociétés nationales de trafic combiné: Hupac et Intercontainer-Interfrigo pour la Suisse, Cemat pour l'Italie et Kombiverkehr pour l'Allemagne.

Selon cette étude, ce sont 1,6 million de camions qui devront passer d'ici à 2005 de la route au rail, ce qui nécessite de quadrupler le transport combiné. Ce système présente l'avantage d'offrir un moyen de transport écologique sur la plus grande partie du trajet parcouru par les marchandises européennes – en moyenne 1000 kilomètres. Le chargement de camions sur des wagons n'offre une solution que sur 300 kilomètres environ.

la chaussée roulante

roulante» ne sont évidemment plus disponibles pour valoriser le trafic combiné. Heureusement, l'Union européenne va investir dans ce secteur. Mais la Suisse s'enferme dans ses particularismes: au lieu de faire de notre pays la championne de ce système, elle le décourage en limitant l'étendue des transports de conteneurs lourds entre la gare et leur destination finale. Et elle continue à penser en camions, comme si, pour les éliminer physiquement des routes alpines pour satisfaire à l'Initiative des Alpes acceptée par le peuple, il fallait s'assurer qu'ils prennent le train plutôt qu'ils ne se «transforment» en conteneurs.

Pour une véritable politique en faveur du trafic combiné

L'étude commandée par les transporteurs européens estime que le chargement de camions sur des trains nécessitera, pour être concurrentiel, un subventionnement de l'ordre de 345 millions de francs par année pour satisfaire aux objectifs de l'Initiative des Alpes. Le transport combiné devrait par contre s'autofinancer. Il est temps que la Suisse cesse de douter d'elle: pour cela, elle doit développer une véritable politique nationale en faveur du transport combiné, système qui nécessite, répétons-le, que le trajet gare – destination finale puisse se faire sur route même si son poids dépasse 28 tonnes. Des investissements importants sont nécessaires pour adapter les terminaux en Suisse et en Italie du nord.

Voix discordantes et compromis

Il faut évidemment viser en premier lieu le trafic à destination et en provenance de l'Europe: c'est là qu'il y a le plus de kilomètres sur route à économiser; et c'est ainsi que nous pourrons accumuler l'expérience nécessaire pour convaincre nos voisins de nous suivre sur cette voie – encore qu'au train où vont les choses, l'Europe risque bien un jour de nous dépasser sans que nous nous en rendions compte. Et s'il le faut, pourquoi ne pas prendre provisoirement des mesures fiscales favorables au trafic combiné, comme par exemple l'exonération de la taxe poids lourds pour les trajets sur route. Cette mesure devrait permettre aux transporteurs de rentabiliser les investissements nécessaires à ce changement de technique.

Quant à la taxe poids lourds et à celle concernant le transit alpin, nous avons déjà proposé qu'elle soit calculée électroniquement sous forme de péages. Le passage des Alpes serait fortement taxé alors que les régions périphériques seraient épargnées (*DP* 1174 du 16 juin 1994). Ce système pourrait d'ailleurs rendre des services aux transporteurs car il permettrait également de localiser un chargement.

Pour l'instant et depuis bientôt dix ans, chacun campe sur ses positions: les milieux écologistes ne veulent pas lâcher un gramme sur la limite des 28 tonnes; les transporteurs suisses ne veulent pas d'une taxe poids lourds élevée et le Tessin crie à la trahison parce que la taxe alpine le prétéritera. Quant à la Confédération, elle cherche à contenter tout le monde en mettant à prix d'or les camions sur des rails.

Il convient donc de régler en premier lieu ces questions, qui sont de pure politique interne. Lorsque enfin nous aurons dégagé une position solide, nous pourrons aller la défendre à Bruxelles.

pi

ASSURANCE MALADIE

La hausse 1998

Otto Piller, chef de l'Office fédéral des assurances sociales (OFAS), l'a annoncé officiellement: Les primes d'assurance maladie augmenteront en moyenne, l'an prochain, de 7%. C'est rassurant et c'est inquiétant.

Rassurant, car l'annonce met un terme à une campagne d'information alarmiste. Il y a une semaine encore, *24 Heures* faisait son affichette avec l'annonce d'une hausse de 20%. On tombe à 7%. Plaisir du «moins pire». Malgré tout inquiétant, car l'écart entre le coût de la santé et le coût de la vie, selon l'indice des prix, est toujours très accentué.

Autrement dit, comme les primes sont une dépense obligatoire et qu'elles ne sont pas une composante de l'indice (pour des raisons pertinentes souvent exposées dans *DP*), il y a recul du revenu disponible. L'effet est le même que si l'impôt direct augmentait, sauf que les primes étant les mêmes pour tous, enfants compris, toute hausse frappe plus fortement revenus faibles et moyens. Contrairement à l'impôt, la progressivité est à rebours.

Les correctifs sont donc plus que jamais à l'ordre du jour. Ceux qui ont été proposés, d'abord:

- à cotisations égales, franchises proportionnelles au revenu
- prise en charge par des ressources nouvelles (TVA ou contribution généralisée) d'une part des frais hospitaliers ou / et des soins pour les personnes âgées.

De surcroît, il faut réclamer des statistiques sur l'évolution du revenu disponible par catégories de revenu, selon la situation familiale et selon la localisation (fiscalité). Elles seront des armes de revendications fondées et des leviers de réforme.

ag

IMPRESSUM

Rédacteur responsable:
Jean-Daniel Delley (*jd*)
Rédaction:
Claude Pahud (*cp*), Géraldine Savary (*gs*)
Ont collaboré à ce numéro:
Gérard Escher (*ge*)
André Gavillet (*ag*)
Pierre Imhof (*pi*)
Yvette Jaggi (*yj*)
Charles-F. Pochon (*cfp*)
Composition et maquette:
Françoise Gavillet, Claude Pahud,
Géraldine Savary
Secrétariat: Murielle Gay-Crosier
Administrateur délégué: Luc Thévenoz
Impression:
Imprimerie des Arts et Métiers SA,
Abonnement annuel: 85 francs
Étudiants, apprentis: 60 francs
Administration, rédaction:
Saint-Pierre 1, case postale 2612
1002 Lausanne
Téléphone: 021 / 312 69 10
Télécopie: 021 / 312 80 40
E-mail: domaine.public@span.ch
CCP: 10-15527-9