

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **128 (2002)**

Heft 03

PDF erstellt am: **22.09.2024**

### **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

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



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 supprimeraient 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 désintéret 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.