

Étude des routiers : sympas mais roublards

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **29 (1992)**

Heft 1096

PDF erstellt am: **15.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1022043>

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.

Sympas mais roublards

Parce qu'elle ne retient que les chiffres qui l'arrangent, l'étude hollandaise sur l'évolution du transport de marchandises est pratiquement inutilisable.

(pi) L'Union internationale du transport routier vient de rendre publique une étude de l'Institut de recherche et de formation en transports (NEA), institut établi aux Pays-Bas. Cette étude «*a pour objectif de fond de cerner l'activité de transport routier de marchandises d'aujourd'hui et de demain en Europe, afin de pouvoir mettre à la disposition des décideurs un instrument d'information qui leur permette d'orienter la politique des transports en toute connaissance de cause*». Louable intention, mais qui ne sera certainement pas suivie d'effets pour la simple raison que l'étude du NEA est inutilisable à cause d'un vice fondamental: toutes les données sur le transport sont fournies en tonnes, au lieu d'être données en tonnes-kilomètres (le nombre de tonnes transportées multiplié par les kilomètres parcourus). Résultat: le camion Migros chargé de 15 tonnes de produits alimentaires se déplaçant d'Ecublens à Payerne a la

même valeur qu'un camion qui transporterait 15 tonnes de tomates d'Italie en Allemagne du Nord. C'est tellement gros que l'on se demande comment les routiers osent sérieusement fonder une série de recommandations sur la base de cette étude. La distorsion qui résulte de ce point de départ faussé peut être immense (voir les graphiques). Par exemple, par rapport au volume total du trafic Suisse en 1991 (intérieur et transit), la part des chemins de fer représente 7% des tonnes transportées contre 83,6% pour la route. Mais en tonnes-kilomètres, ces parts sont respectivement de 40,7% et 48,7%. Cette différence s'explique par la spécificité de chaque mode de transports: les camions agissent sur de courtes distances alors que le train intervient pour les moyennes et longues distances. Les auteurs se basent pourtant sur ces chiffres pour prétendre que le rail devrait se contenter de prendre en charge une

partie de l'augmentation des transports sur les moyennes distances, entre 200 et 500 kilomètres, le camion restant maître en deça et au-delà. C'est de fait sur ces distances que la plus grande augmentation des transports aura lieu et les camionneurs sont prêts à partager le gâteau, probablement conscients qu'ils ne seraient pas capables de répondre seuls à la demande.

Autre cheval de bataille des routiers: l'environnement. Ils prétendent pouvoir multiplier leurs prestations par 2,5 tout en diminuant les émissions polluantes de 34%, et ceci grâce aux améliorations techniques qui seront apportées aux véhicules d'ici à 2010. Outre que ces chiffres sont optimistes, ils ne tiennent pas compte du fait que les émissions resteront, à prestation égale, largement supérieures à celles des autres modes de transport, tout comme la consommation d'énergie. Et là aussi, l'étude ne cite que les chiffres qui l'arrangent: aucune indication sur le bruit, ni sur la consommation d'espace nécessaire pour offrir ces nouvelles prestations dans des conditions écologiques acceptables. Car la multiplication des bouchons causés par l'augmentation de la circulation risque bien de réduire à néant les efforts des constructeurs pour rendre les camions plus propres: les émissions polluantes peuvent varier dans un rapport de 1 à 3 selon que la circulation est fluide ou non. Remède des routiers?

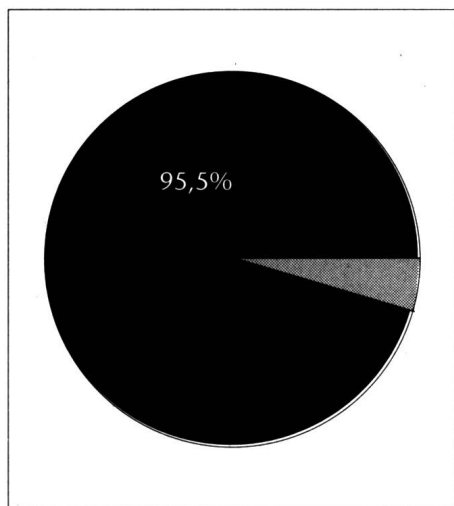
On s'en doute, ils réclament la construction de nouvelles routes. Et c'est là que l'édifice présente une autre faille: ces nouvelles routes devraient évidemment être construites dans les zones congestionnées, c'est-à-dire là où elles sont le plus coûteuses. Et comme la corporation s'oppose à toute nouvelle mesure financière dont les usagers de la route seraient les «victimes», on voit mal comment un financement pourrait être assuré.

Seul point positif du rapport, les recommandations des routiers quant à l'équipement des terminaux pour le transport combiné: un système de transfert horizontal, ou à niveau, tel qu'ils le préconisent, plus rapide que le système vertical avec grue, est d'ailleurs déjà en service en Suède. Le gain de temps obtenu lors du transfert camion/train plaide pour une généralisation de ce système dans tous les nouveaux terminaux. ■

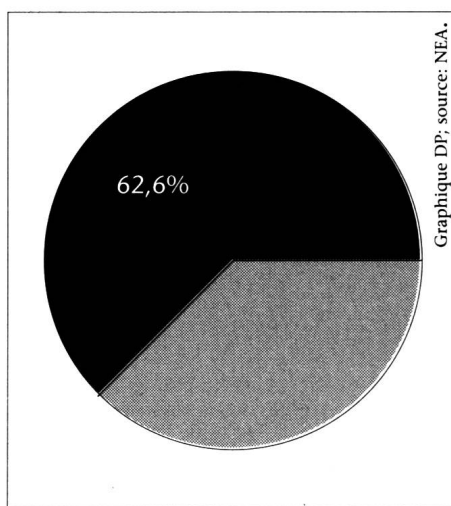
Le transport routier de marchandises et son environnement dans l'Europe de demain. NEA, Rijswijk, mars 1992. Etude commandée par l'IRU, Genève.

Estimation du trafic routier de marchandises, en 2010

Comparaison entre le trafic national (en noir) et le trafic international (en gris)



Unité de comparaison: tonne



Unité de comparaison: tonne-kilomètre

La comparaison de ces deux graphiques montre l'importance de l'unité de base. Bien que le transport national représente 95,5% des tonnes transportées (graphique de gauche), sa part n'est que de 62,6% si l'on compte en tonnes-kilomètres (graphique de droite), donc si l'on se réfère aux prestations fournies.