

# POSTULAT

**Auteur** Doris Schmidhalter-Näfen, AdG/LA, et German Eyer, AdG/LA  
**Objet** Pour le ferroutage des camions au Simplon  
**Date** 10.03.2015  
**Numéro** 5.0154

---

Près de 80'000 camions transitent chaque année par le Simplon, soit environ 300 camions par jour ouvrable. Dès lors que les longs tunnels suisses (Gothard, San Bernardino, Grand-St-Bernard) ne sont accessibles au transport de marchandises dangereuses qu'avec des autorisations exceptionnelles, ce sont quelque 13'000 convois de substances dangereuses qui empruntent chaque année le col du Simplon, soit environ 45 bombes chimiques potentielles par jour.

Hier, lundi 9 mars, un poids lourd immatriculé en Pologne a percuté les éléments en béton disposés le long de la route peu avant le «Haselkehr» et a roulé ensuite jusqu'au tunnel du Gstif avec un système de freinage défectueux. Par chance, il n'y a pas eu plus de dégâts.

Le 28 janvier dernier, un camion-citerne circulant en direction de la vallée et présentant un système de freinage défectueux a quitté la chaussée à la hauteur du giratoire de Gamsen et chuté du pont de l'A9 pour finir sa course dans un plan d'eau artificiel situé en contrebas. Sur les lieux du sinistre, une odeur très forte persiste plusieurs semaines après l'accident.

Cet incident sur la route du Simplon est l'avant-dernier de toute une série d'accidents impliquant des camions et, une fois de plus, il y a eu plus de peur que de mal. On n'ose en effet à peine imaginer ce qui se serait produit si le camion avait embouti un car de voyage.

Culminant à plus de 2005 mètres d'altitude, le col du Simplon ne se prête pas au trafic de camions. La déclivité très importante que l'on mesure à certains endroits sollicite beaucoup les freins et, par manque de connaissance de la topographie routière, les chauffeurs utilisent trop peu leur frein-moteur.

Le transport de marchandises doit se faire par le rail. Et si les Chemins de fer refusent de transporter des substances trop dangereuses, il faut alors que ces substances soient produites sur place.

Les mesures telles que les voies de détresse ou les systèmes de détection de surchauffe relèvent de la cosmétique et ne réduisent pas vraiment le danger.

Depuis 2012, on dispose à St-Maurice d'un centre de contrôle poids lourds où il est possible d'établir la destination de chaque camion.

La raffinerie Tamoil de Collombey-Muraz – directement attenante à l'autoroute – est équipée d'une fantastique gare de chargement, qui est sous-utilisée. Grâce à Domo II, il existe également une gare immense et sous-utilisée du côté italien.

Ce sont là deux emplacements qui se prêtent au chargement ferroviaire des camions et poids lourds à St-Maurice et à leur transport via le tunnel du Simplon jusqu'à Domodossola (Domo II).

Il est à la fois nécessaire et urgent de mettre sur pied un concept clair permettant d'aboutir dans les meilleurs délais au ferroutage des camions à travers le Simplon.

Le bureau Ecoplan a été mandaté par la Confédération par réaliser diverses études sur le ferroutage des camions au Gothard. Une étude correspondante pour le Simplon devrait et pourrait être réalisée à moindre coût par ce même bureau. Pour ce faire, il faut disposer d'une planification ouverte et associer toutes les parties intéressées, à savoir le canton, les communes concernées, les CFF, le BLS, l'OFROU, l'industrie du chargement, les organisations environnementales, ainsi que les représentants des riverains de la route du Simplon.

### **Conclusion**

Nous demandons au Conseil d'Etat d'indiquer dans le cadre d'un rapport comment cet engagement peut être mis sur les rails – au véritable sens du terme –, quelles mesures il entend entreprendre en premier lieu, et dans quel horizon-temps il compte réaliser le ferroutage des camions.