Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **38 (2001)**

Heft 1476

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.e-periodica.ch

Domaine Public
domainepublic.ch

La pédagogie du bouchon

Ces derniers temps les bouchons se multiplient sur l'autoroute A2 qui relie Bâle à Chiasso. Le phénomène est courant en fin de semaine et plus particulièrement lors des week-ends prolongés qui voient les citadins se ruer vers le Sud. Mais il prend une ampleur nouvelle avec la levée de la limite de 28 tonnes pour les poids lourds. De ce fait, l'axe du Gotthard devient le passage privilégié pour le transit des marchandises entre le Nord et le Sud de l'Europe, en termes de coûts et de distance.

Le Conseil fédéral et les cantons riverains ont donc convenu de parquer le trop-plein de camions tout au long de l'axe, sur l'autoroute elle-même. La mesure se veut clairement dissuasive, indication claire aux transporteurs que la Suisse ne dispose que de capacités de transit limitées. Elle signifie tout aussi clairement la malfaçon de l'accord de transit signé avec l'Union européenne. En effet, le principe de la libre circulation des biens et des personnes couplé à la liberté du moyen de transport, en clair le primat du marché, ne peut fonctionner : le prix du transport routier ne couvre pas les coûts engendrés – Bruxelles a imposé un tarif trop bas – et le chemin de fer ne dispose pas encore des capacités nécessaires pour absorber un volume suffisant de marchandises.

Car c'est bien là que réside le problème. Ni le doublement du tunnel du Gotthard, ni l'aménagement des passages douaniers à Bâle et à Chiasso n'y apporteront de solution durable. Bien au contraire, toute amélioration de la fluidité du trafic ne ferait qu'augmenter l'attractivité de l'axe et, par conséquent, réapparaître les bouchons dont on croyait s'être débarrassé.

Toutes les mesures d'allégement préconisées par le lobby de la route – levée de l'interdiction de circuler la nuit, élargissement des heures d'ouverture des postes douaniers, parcage des camions hors de l'autoroute et installation de commodités pour les chauffeurs – constitueraient un encouragement à persévérer dans une voie sans issue, celle d'un développement continu du transport routier, sans égard pour les nuisances environnementales et humaines.

Le principe de la libre circulation des biens et des personnes couplé à la liberté du moyen de transport ne peut fonctionner

L'Union européenne table sur les mécanismes du marché et la concurrence pour promouvoir un système de transport efficient. Fort bien. Mais qu'elle prenne alors ses principes au sérieux en créant les conditions d'une concurrence réelle, et en premier lieu en exigeant la prise en charge totale des coûts réels engendrés par chaque moyen de transport. L'Europe donnerait ainsi l'exemple d'une politique raisonnée, conçue en tenant compte de l'intérêt général et non de la fuite en avant d'un véhicule fou sans chauffeur. JD

Sommaire

Dossier de l'édito : Se concentrer sur le trafic d'agglomération (p. 2)

Réforme des chemins de fer : L'Europe libéralise par la séparation, la Suisse par la division. Nuance. (p. 3)

Péréquation financière : Coup de main (p. 4)

Débats de printemps : L'Etat et le marché (p. 5)

Swisscom et BCV : Les privatisations sont-elles une bonne affaire? (p. 6)

Cinéma et histoire : Images de la guerre sur les écrans suisses (p. 8)

JAA 1002 Lausanne
Annoncer les rectifications d'adresses

8 juin 2001
Domaine Public nº 1476
Depuis trente-huit ans,
un regard différent sur l'actualité