

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 38 (2001)
Heft: 1476

Artikel: La pédagogie du bouchon
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1010552>

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: 10.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.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'allègement 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. 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

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

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)