

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 26 (1989)  
**Heft:** 968

**Artikel:** De Chavornay à Martigny : le couloir à 40 tonnes  
**Autor:** Gavillet, André  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1011225>

#### 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:** 29.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Le couloir à 40 tonnes

(ag) Nul n'ignore que la Suisse subit une pression européenne extrêmement forte pour qu'elle autorise le passage sur son territoire des camions de 40 tonnes.

Quoi qu'il en coûte, la réponse est un «non» très ferme. Il y va en effet de la solidarité confédérale. Le canton d'Uri n'accepterait pas l'asphyxie. Il se considérerait en état de révolte légitime s'il était transformé en entonnoir du trafic européen Nord-Sud. Lui qui, grâce à l'ouverture du Gothard au XIII<sup>e</sup> siècle, fut à l'origine de la Confédération, serait la première victime, 700 ans plus tard, de son audace historique. Est-ce cela, ce retournement de l'histoire, que l'on fêterait en 1991?

Avec l'appui du Conseil fédéral, M. Ogi s'est montré inébranlable. Les réactions récentes des Autrichiens étouffés au Brenner par les poids lourds donnent raison à cette intransigeance.

Naturellement, l'ouverture à l'Europe demande que soient offertes des solutions de remplacement: les nouvelles traversées alpines sont cette contre-proposition, non pour un ferrouillage qui est un considérable gaspillage de transport de poids mort, mais pour un transport moderne par conteneurs.

Dans ce contexte, le Conseil d'Etat vaudois a été saisi par voie de motion d'une demande d'envisager un couloir à 40 tonnes sur son territoire. Les camions lourds franchissent en effet le Jura jus-

qu'à Chavornay, port-franc et les Alpes jusqu'à Martigny, port-franc. Une autoroute relie ces deux têtes de ligne, mais en passant le contournement de Lausanne, faut-il le préciser, qui est déjà saturé, et par Chexbres – Vevey, chargé à l'extrême et dont l'intérêt touristique est connu.

Le Conseil d'Etat vaudois a donc répondu que ce problème était de compétence fédérale, mais que si la Confédération assouplissait sa position, il pourrait lui aussi entrer en matière, pour autant que d'autres régions de Suisse soient concernées, que le trafic 40 tonnes soit contingenté et que le trafic indigène puisse en bénéficier.

## Les députés étaient fatigués

La commission (12 voix contre 1 et 2 abstentions) a pris acte du rapport, en demandant même que le Conseil d'Etat intervienne auprès du Conseil fédéral pour que soient assouplies les autorisations délivrées aux entreprises indigènes et étrangères afin de diminuer les coûts de transport et de manutention.

La discussion parlementaire fut fort calme. Fallait-il assortir les dérogations à des normes anti-pollution plus sévères? Ce fut la seule contre-proposition. Mais c'était le dernier après-midi de la

session, chacun voulait finir. On sous-estime souvent ces contingences d'heure-fatigue.

Tout cela allait s'assoupir dans l'oubli quand Michel Béguelin dans un éditorial du *Cheminot* (12.10.89) s'est fait l'écho de l'effet déplorable à Berne de cette position à la vaudoise.

Il rappelle d'abord que les Vaudois, et la Suisse romande, ont besoin d'un appui fédéral ferme pour améliorer les liaisons Est-Ouest qui sont aussi importantes que les liaisons Nord-Sud.

Voici la conclusion de son éditorial intitulé «Conternant autogoad»:

*«Pour soutenir ce projet, pour investir en France, pour construire la ligne nouvelle Vallorbe-Chavornay, en plus de Rail 2000 et des nouvelles transversales alpines, il faudra un appui solide et convaincu de la Berne fédérale. Or, au moment où ces échéances ferroviaires essentielles pour l'avenir du canton et de la Suisse romande se dessinent, le Gouvernement vaudois ne trouve rien de mieux à proposer... qu'un couloir de transit routier pour les camions de 40 tonnes! Il prend ainsi avec éclat le contre-pied du Conseil fédéral justement au moment où celui-ci commence de recueillir lentement les fruits de sa fermeté pour faire comprendre les avantages du transport combiné ferroviaire à nos voisins européens. L'attitude vaudoise en faveur de couloirs routiers pour les 40 tonnes constitue ainsi le plus consternant des autogoads. Le plus stupide aussi, si l'on songe aux autres investissements, qui dépendent très fortement de la bonne volonté fédérale, par exemple, la réintégration de l'Aigle – Sépey – Diablerets dans le processus normal de financement des chemins de fer secondaires; un espoir s'esquissait de ce côté... maintenant, il est enterré pour longtemps. Et le canton et les communes continueront de payer le prix fort. Comment le lobby des camionneurs a-t-il pu manipuler à ce point-là les autorités vaudoises? Dans tous les cas, après cet «exploit», la crédibilité vaudoise est en chute libre à Berne. Et il faudra du temps pour la rétablir.»*

Toutes ces menaces fédérales citées par Michel Béguelin traduisent, espérons-le, plus une humeur qu'une volonté de représailles. Mais était-il habile sur un sujet aussi délicat d'imaginer par écrit ce qu'on ferait si le Conseil fédéral devait un jour céder? ■

## ASILE

## Commission d'experts unilatérale

(ag) Les Romands ont eu sur le problème de l'asile une position distincte. Ils auraient admis dans un large éventail politique l'application d'une solution globale, afin de liquider les dossiers (sous les dossiers, des hommes et des femmes) en souffrance (là, le mot est juste). Le canton de Genève s'est distingué par un en-

semble de propositions neuves. Philippe Bois, actif dans la coordination asile-Suisse, apporte sur ce sujet où il s'engage à la fois ses compétences de juriste et sa générosité. Et beaucoup d'autres, comme lui...

On ne peut donc qu'être choqué de voir que la commission d'experts chargée d'étudier une nouvelle révision de la loi ne comportera pas de Romands.

Arnold Koller a aggravé son cas en ajoutant que s'il n'y avait pas de Romands, c'est qu'on n'en trouvait pas de compétents sur ce sujet, propos rapportés par le conseiller d'Etat Schmutz à la Radio romande.