

# Commission d'experts unilatérale

Autor(en): **Gavillet, André**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **26 (1989)**

Heft 968

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1011226>

## **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.

# 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 fête-rait 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 ferroutage 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'horaire-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 «Consternant autogoal»:

*«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 autogoals. 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.