

Berne et Hauteville, 28.7.1990

Madame, Monsieur,
Chère consoeur, cher confrère,

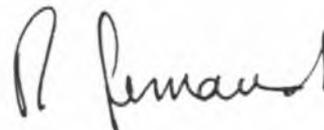
Le Comité pour une loi routière moderne m'a prié d'assurer un service de presse en faveur des modifications de la loi sur la circulation routière acceptées par les Chambres fédérales à de confortables majorités: 115 voix contre 43 au Conseil national et 34 voix contre 3 au Conseil des Etats.

Pour... 20 centimètres, le Club AST a lancé le référendum contre cette révision législative. Avec le Conseil fédéral et le Parlement, le Comité pour une loi routière moderne estime que le référendum constitue une triple menace: pour la sécurité routière, pour l'économie et pour la politique européenne de la Suisse.

Vous recevez un premier envoi comprenant une documentation détaillant les motifs pour lesquels il convient de soutenir la modernisation de la loi sur la circulation routière. J'y joins deux articles à votre libre disposition.

Je vous remercie de votre intérêt, et je vous présente, Madame, Monsieur, chère consoeur, cher confrère, mes bonne salutations.

Raymond Gremaud



Annexe: 1 argumentaire
1 article de Philippe Boillod
1 article du conseiller national Jean-Nicolas Philipona

LA VOIE ETROITE ?

Allons-nous faire rimer futur avec fermeture ? Le danger est réel, si le 23 septembre prochain le peuple suisse refuse les modifications de la loi sur la circulation routière. Cette révision vise essentiellement à augmenter la sécurité routière. Un référendum a été lancé contre cette modification à cause de la largeur maximum des camions qui doit passer de 2,30 à 2,50 m.

Il est utile de rappeler qu'actuellement déjà, la législation permet au Conseil fédéral d'ouvrir certaines routes à des véhicules ayant 2,50 m. de largeur. En vertu de cette législation, ce sont actuellement 50 000 des 70 000 km du réseau routier suisse qui sont ouverts aux camions, cars et bus des transports publics. D'ailleurs plus de 70 % des poids lourds ont une largeur de 2,50 m.. Cette largeur est admise dans toute l'Europe, où on circule partout avec une limite à 2,50 m., y compris dans les régions montagneuses et les petits villages.

Il faut savoir que la Suisse importe depuis quelques années tous les poids lourds dont elle a besoin: elle doit donc faire des commandes spéciales - et spécialement coûteuse! - puisque les fabricants ne produisent que des 2,50 de large. C'est un non-sens économique de maintenir, en Suisse, une limite à 2,30 m.

L'irrationalité de maintenir cette largeur ressort encore plus nettement en matière d'utilisation des techniques modernes. En effet, les transports de marchandises sont effectués de plus en plus souvent au moyen de palettes standardisées d'une dimension de 80 sur 120 cm. Résultat: un train routier de 2,30 m. transporte 26 palettes alors qu'avec 2,50 m. il en transporte 34. Il faudra donc davantage de voyages avec des camions dimensionnés selon nos normes actuelles, ce qui est un non-sens écologique. D'ailleurs, pour des raisons de prix et de capacité bien évidentes, dans les transports publics, les bus ont tous déjà une largeur de 2,50 m.

Voulons-nous vraiment rester en voie étroite, tout seul, face à une Europe qui a admis une norme qui donne entière satisfaction ? Le comité qui a lancé le référendum contre cette loi modifiée pourrait, dans la foulée, demander que le réseau CFF pass aussi en voie étroite. Ce serait un pas de plus vers un isolement complet face à l'Europe.

Il est finalement assez triste et inquiétant de devoir passer par un vote populaire sur une question aussi futile, pendant que nos voisins européens prennent de grandes décisions historiques. Le 23 septembre prochain, soutenons massivement une loi routière moderne, en choisissant la voie normale.

Jean-Nicolas Philipona, conseiller national

UNE LOI MODERNE ET EURO-COMPATIBLE

La circulation, le trafic motorisé nécessitent de régulières adaptations législatives, pour des raisons de sécurité essentiellement. Voilà pourquoi les Chambres fédérales ont donné leur aval à une révision de la loi sur la circulation routière (LCR), une révision qui introduit de très intéressantes nouveautés au chapitre de la sécurité routières. Nous en citerons trois principales:

- Les personnes accompagnant un élève conducteur devront être âgées de 23 ans révolus;
- l'entrave intentionnelle à une prise de sang constituera un motif de retrait obligatoire du permis de conduire;
- et enfin, les salaires à la tâche ne pourront plus être versés aux chauffeurs professionnels.

On a aussi profité de cette réforme pour liquider une norme qui n'avait plus rien à faire dans la loi, cette fameuse largeur maximale des camions fixée à 2,30 mètres. On l'a désormais fixée à 2,50 mètres, comme nos voisins et partenaires européens.

Pourquoi cette norme n'avait-elle plus rien à faire dans la loi ? Simplement parce qu'elle n'est pas respectée! Jusqu'à présent, la loi prévoyait donc cette largeur maximale de 2,30 mètres. Mais l'ordonnance, elle, prévoyait des dérogations pour des raisons pratiques - songez par exemple aux transports publics, dont les bus ont tous 2,50 mètres - et de sécurité - un camion de 2,50 mètres de large est beaucoup plus stable qu'un camion de 2,30 mètres.

En fait on en est arrivé logiquement à cette situation: 50 000 des 70 000 kilomètres des routes suisses sont ouvertes aux 2,50 mètres (100 % des autoroutes, 80 % des routes cantonales, 65 % des routes communales). Et plus de 70 % des poids lourds immatriculés en Suisse ont d'ores et déjà 2,50 mètres de large. Il est à ce sujet amusant de constater que le signe de dérogation affiché à l'arrière des camions de 2,50 mètres peut prêter à confusion; ce signe, c'est un ronds blanc cerné de rouge où il est inscrit " 2,30". Or, on ne voit souvent, dans le trafic, que le chiffre "2,30" et pas très bien le " ". Pourtant, c'est le " " signifiant, en langage mathématique, "Plus grand que...".

Voilà pour la petite histoire...

On devra toutefois se prononcer sur cette révision puisqu'un référendum a été lancé par les écologistes qui, une fois de plus, s'en prennent au trafic

privé. Ils contestent en effet avec vigueur et démagogie cette euro-compatibilité des 2,50 mètres, tentant de nous faire croire que la Suisse va être envahie par des hordes de monstrueux camions bataves et germains. Or, rien n'est plus faux puisque, d'une part, les camions étrangers circulant en Suisse sont déjà à 2,50 mètres et que, d'autre part, la grande majorité des camions suisses - on l'a vu plus haut - connaît également déjà la largeur des 2,50 mètres.

Les écologistes, en lançant ce référendum, ont pris une lourde responsabilité, celle de renvoyer aux calendes grecques de nécessaires réformes législatives au chapitre de la sécurité routière.

La LCR nouvelle offre de considérables avantages au chapitre de la sécurité routière et nous souhaitons vivement que le peuple et les cantons suisses approuvent... largement cette réforme!

Philippe Boillod