

Berne et Hauteville, 1.9.1990

Madame, Monsieur,
Chère consoeur, cher confrère,

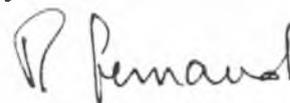
Quelle que soit la proportion exacte des poids lourds de 2 m 50 sur nos routes, une certitude demeure, elle est considérable. Pratiquement tous les véhicules des transports publics, tous ceux équipés pour le trafic combiné rail-route ont cette dimension, et pour cause... Plus aucun constructeur au monde ne fabrique, de série, des poids lourds à la norme suisse de 2 m 30.

Hors les auteurs du référendum contre la loi sur la circulation routière, chacun a compris que le législateur avait les meilleurs raisons d'adapter la légalité à une situation de fait, intéressante notamment du point de vue de l'écologie.

C'est pour rappeler ces évidences malheureusement trop souvent ignorées du citoyen que je vous remets une série de trois articles informatifs.

Je vous remercie de votre contribution à la libre formation de l'opinion, et je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, chère consoeur, cher confrère, mes bonnes salutations.

Raymond Gremaud



Annexe: 1 article de Didier Burkhalter
1 article de Florian Grimm
1 article de Cédric Valmont

Beau comme un camion
ou grand comme vingt centimètres

REFLEXIONS SUR UN MICROSCOPE

En politique, le petit bout de la lorgnette n'arrête plus de faire des dégâts. Dernier exemple: le référendum contre la loi sur la circulation routière.

De quoi s'agit-il, dites-nous ? De la question des 2 m 50, vous répond-on invariablement dans la rue comme dans les journaux, en passant par la télévision ou la radio.

En fait, nous voterons le 23 septembre sur l'ensemble des modifications apportées à une loi sur la circulation de 1958 et - c'est le cas de le dire - quelque peu dépassée. Il ne s'agira donc pas seulement de la question de la largeur des camions.

Pourtant, cette dernière a passé dans le microscope du climat politique actuel. Sidérant! Plus un seul phare qui ne l'arrose de sa lumière. Quant aux autres changements prévus, on reste dans le brouillard le plus complet.

A tel point que l'ensemble du projet pourrait bien dérapier sur ce verglas artificiel.

Domage! Car pas moins de 25 articles sont révisés sur plus d'une centaine contenus dans la loi. Ces modifications visent en particulier à une meilleure prise en compte de l'environnement, à améliorer la sécurité, à accroître la défense des intérêts locaux, à adapter les textes légaux à l'évolution technique.

Bref, tout cela est nécessaire. Quant à la question des 2 m 50 à laquelle il faudrait s'accrocher, c'est non seulement un non-sens économique mais aussi une hypocrisie. Par le jeu des actuelles dérogations, plus de 70 % des véhicules concernés ont déjà 2 m 50...

Que penser de cette Suisse qui n'aurait même plus besoin de longue-vue pour observer les premiers contours du XXe siècle et qui, pour deux décimètres, se crève les yeux dans un microscope ?

Didier Burkhalter

OUI SEREIN A LA LOI SUR LA CIRCULATION ROUTIERE

Comment s'étonner que la Suisse paraisse si souvent paralysée au milieu d'une Europe en pleine croissance, quand le moindre prétexte sert à entraver les simples mesures de bon sens ? Le référendum contre la nouvelle Loi fédérale sur la circulation routière (LCR) est à cet égard caractéristique.

La loi actuelle date de 1958. Personne ne peut nier qu'en une quarantaine d'années, les conditions en matière de circulation routière ont passablement évolué. Rien de plus normal dès lors, que d'adapter la loi. Le Gouvernement et les Chambres fédérales s'y sont attelés et l'ont révisée à la fois en vue d'accroître la sécurité routière et de mettre la Suisse au diapason de l'Europe.

La nouvelle loi propose ainsi toute une série d'innovations, comme la possibilité pour le Conseil fédéral de faire publier la consommation de carburant des véhicules (souci écologique), ou l'interdiction de l'emploi de détecteurs radars par les automobilistes (souci de sécurité). Parmi ces diverses mesures, la nouvelle LCR prévoit également de faire passer la largeur maximale autorisée des véhicules, de 2,30 m à 2,50 m, soit à la norme internationale.

Ces 20 cm de plus ne constituent certainement pas une révolution, dans la mesure où aujourd'hui déjà, sur toutes les autoroutes suisses, 80% des routes cantonales et 65% des routes communales, les véhicules de 2,50 m de large sont autorisés. Deux-tiers des camions et pour ainsi dire tous les autobus mesurent d'ailleurs plus de 2,30 m de large.

Qu'à cela ne tienne! Il s'est tout de même trouvé en Suisse une poignée de mécontents dans les milieux écologistes et de gauche pour s'opposer à la nouvelle LCR, en prétextant que les transports routiers sont déjà suffisamment favorisés par rapport au rail, sans leur accorder encore cette "largesse". Et de peindre le diable sur la muraille: la sécurité routière sera plus précaire pour les piétons et les cyclistes, les petites routes seront élargies en mangeant de bonnes terres agricoles, les pistes cyclables et les jardinets.

C'est tout simplement faux. Car même si la norme générale agréée passe à 2,50 m, rien n'empêche les autorités de la limiter à 2,30 m partout où cela lui semble nécessaire. Quant aux problèmes de sécurité, la nouvelle LCR les prend précisément très au sérieux, en permettant d'influencer positivement l'attitude des conducteurs par des mesures dissuasives et éducatives.

La question des 20 cm de plus ou de moins en largeur est en réalité tellement marginale, qu'elle en devient ridicule. A vouloir en faire une fixation, on empêche cependant la mise en application de toute une série de dispositions nécessaires à la bonne régulation du trafic et à la sécurité générale. Le 23 septembre prochain, il faut par conséquent voter oui à la nouvelle Loi sur la circulation routière, en toute sérénité.

Florian Grimm

C'EST LA MEME CHANSON...

"Ah que la ville serait belle sans ces p... de camions !", bêlait l'un des plus bêtes des chanteurs français de variétés il y a quelques années. Sans doute ce monsieur vivait-il sans manger, sans boire, sans se chauffer, sans faire aucun achat dans aucun magasin. Soyons sérieux: il est évident qu'un camion, cela est gros, cela produit du bruit et de la fumée, cela fait peur à certains parents qui imaginent toujours que leur progéniture est menacée dès qu'apparaît un poids lourd à l'horizon de leur quartier. Pourtant, sans trafic routier de ce genre, notre vie serait un enfer et la pénurie s'installerait.

Les milieux qui ont lancé le référendum contre la révision de la Loi sur la circulation routière, obtenant que ladite révision soit soumise au peuple suisse le 23 septembre prochain, nous paraissent aussi démagogues et aussi hypocrites que le chanteur dont nous parlions. Sous prétexte de sécurité des cyclistes et des piétons, ils feignent d'ignorer que 50 000 des 70 000 km de nos routes sont déjà accessibles aux véhicules larges de 2,50 m. et ils tentent de faire croire à nos concitoyens que mettre enfin la loi en conformité avec la réalité, c'est-à-dire adopter 2,50 m. au lieu de 2,30 m. comme largeur maximale des camions et des remorques, ce serait suicidaire, meurtrier, apocalyptique.

Ces écologistes qui comptent les centimètres et font perdre temps et argent à la collectivité prétendent agir pour le bien des populations: ils retardent pourtant la mise en oeuvre de diverses dispositions révisées de la LCR qui accroîtraient la sécurité. En cas de succès, leur entrée en vigueur sera remise à plus tard, dans le meilleur des cas. Parmi ces modifications dictées par le bon sens: élévation de l'âge de l'accompagnant d'un apprenti-conducteur, répression plus sévère du refus de prise de sang, interdiction du salaire à la tâche pour les conducteurs professionnels, droit de recours des communes en matière de circulation sur leur territoire. Chacun de ces points correspond à un moyen de faire baisser le taux d'accidents sur les routes.

Le plus risible dans cette initiative "vingt centimètres" est que les transports publics, que les Verts préconisent quand cela les arrange, disposent de véhicules de 2,50 m. de large, c'est-à-dire de la même dimension que...70% des véhicules lourds en Suisse!

C'est donc un problème de fond qui se pose, sous les dehors apparemment anodins d'une attaque contre quelques dizaines de millimètres de carrosserie: les promoteurs de ce genre d'initiatives ne veulent-ils pas tout simplement lutter contre les transports de marchandises et de personnes ?

Cet objet de votation revêt dès lors une importance considérable: il s'agit une fois encore d'un choix entre l'immobilisme et le développement harmonieux, entre le retour en arrière et le maintien de notre qualité d'existence, entre l'isolement et la vie normale. Disons donc oui à la LCR révisée le 23 septembre et renvoyons le comité référendaire à de nouvelles lubies.

Cédric Valmont