

Berne et Hauteville, 10.9.1990

Concerne: référendum contre la LCR (norme 2,50 m pour les poids lourds)

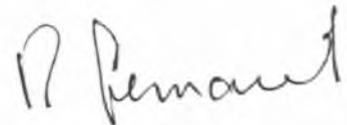
Madame, Monsieur,
Chère consoeur, cher confrère,

Les patrons de nos transports publics ont eu d'excellentes raisons pour doter à 95 % leurs parcs en poids lourds de 2 m 50. Comme je le signale dans un article ci-annexé, fort de leur expérience positive, ceux qui ont pris la responsabilité de passer à la norme européenne témoignent aujourd'hui des avantages de ces véhicules larges, tant du point de vue sécurité que pour l'environnement.

Ce ne sont pas là thèses en l'air. Pour en démontrer le bien-fondé, je vous remets en annexe une photographie montrant la différence entre un poids lourd de 2,30 m où 26 palettes doivent être "aguillées" et un véhicule moderne conçu pour 34 palettes CFF.

J'espère vivement que cet envoi vous sera utile, et je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, chère consoeur, cher confrère, mes cordiales salutations.

Raymond Gremaud



Annexe: 1 article du conseiller national Jean-Michel Gros

1 article d'Alfred Oggier

1 photo susceptible d'illustrer l'article portant ma signature

DISCOURS TROMPEUR

Il est de notoriété que les Romands du club AST étaient opposés au lancement d'un référendum contre la loi sur la circulation routière (LCR). On comprend dès lors mal ce qui les fait déraiper aujourd'hui.

Car dérapage il y a.

Domage! Vu l'enjeu symbolique de la révision de la LCR - 20 petits centimètres! - on s'attendait à une campagne d'information digne. Or, regardez les arguments avec lesquels les référendaires se battent.

D'abord, on fait mine de lutter contre l'introduction de camions "encore plus larges". Cette accusation est pénible, venant de personnes parfaitement au courant qu'il ne s'agit pas d'introduire dans notre pays des camions plus larges, mais bien d'adapter un texte de loi à la largeur de la majorité des véhicules lourds déjà autorisés à circuler sur l'essentiel de notre réseau routier.

Les référendaires tentent aussi de faire croire qu'il faudra investir des milliards de francs pour élargir des routes secondaires à ouvrir aux camions de 2,50 m. Si tel était le cas, il y aurait eu au moins une discussion à ce sujet au Parlement et Otto Stich aurait été sommé de présenter un plan financier. Il faut hélas le souligner, cette accusation est aussi d'une mauvaise foi crasse.

Il est écoeurant enfin de constater la méthode utilisée pour faire des poids lourds le bouc émissaire des accidents routiers. Pour lutter contre les 2,50 m, les référendaires utilisent en effet une statistique comprenant une petite minorité de véhicules larges, et une écrasante majorité de poids lourds de 2,30 m et au-dessous, en particuliers les utilitaires que chacun peut conduire sans permis spécial. Leur démonstration est donc perverse.

Si l'on écoute au contraire le président de l'Union des entreprises suisses de transports publics ou les responsables des transports publics lausannois - des professionnels avertis! - le tableau des 2,50 m est séduisant.

La vérité est que les poids lourds de norme européenne 2,50 m offrent davantage de sécurité et de confort. Meilleurs marché que les 2,30 m parce que fabriqués en série, les 2,50 m sont aussi plus rationnels. Un véhicule large peut contenir 34 palettes en toute sécurité au lieu de 26 palettes dangereusement "aguillées" dans un 2,30 m. Grâce aux véhicules larges, on économise donc un voyage sur quatre, et en conséquence de l'énergie, ce qui diminue la pollution. On limite ainsi l'encombrement sur les routes!

Il est important de le savoir, les conteneurs et caissons internationaux ne sont pas adaptés aux 2,30 m, mais bien aux 2,50 m qui seuls permettent le trafic combiné rail-route-bateau que l'on croyait cher aux écologistes...

Qui est soucieux de l'environnement et de sécurité sur la route peut faire confiance aux patrons des transports publics et avec eux, déposer dans l'urne, un oui de raison à la nouvelle loi sur la circulation routière.

Raymond Gremaud

DERANGER LES GENS POUR RIEN

On sait que le 23 septembre le peuple suisse devra voter sur la nouvelle loi routière (LCR).

En général, quand des référendaires dérangent le peuple suisse, c'est pour des intérêts importants, c'est que quelque chose dans une nouvelle loi est intolérable, pour des raisons objectives, à une minorité de citoyens ayant signé le référendum.

Alors la loi routière ? Que comporte-t-elle d'intolérable ? A notre avis, rien.

Bien au contraire, elle est meilleure que l'ancienne. La révision a visé à assurer une meilleure sécurité sur les routes. C'est une bonne loi.

Sauf pour certains irréductibles opposants aux transports privés et à l'automobile en tant que telle.

Pensez voir, la largeur maximum des camions et des véhicules sera augmentée de 20 centimètres. Oui, vous avez bien lu: de 20 centimètres.

C'est contre cet article de la nouvelle loi que le référendum a été lancé. C'est là-dessus que se déroule la campagne d'information du peuple. Délibérément les opposants à la LCR laissent de côté les autres parties de celle-ci visant à améliorer la sécurité routière.

Et ces 20 centimètres, que sont-ils ?

Pour bien saisir le ridicule de la chose, il faut savoir que si la loi actuelle prévoit une largeur maximum des véhicules de 2,30 m, elle prévoit en même temps que le Conseil fédéral peut ouvrir certaines routes à la circulation des véhicules de 2,50 m de largeur.

Normes européennes obligent! Le gouvernement a fait un large usage de ce droit. Cette autorisation est accordée à toutes les routes principales et dans les localités touchées par une route principale, sauf exception annoncée par des signaux blancs.

C'est ainsi que 80 % des routes cantonales et le 65 % des routes communales sont ouvertes aux 2,50 m. Tous les véhicules des transports publics ont du reste cette largeur, comme les 70 % des poids lourds.

De surcroît, cette nouvelle norme de largeur des véhicules est conforme à la norme européenne. Cela n'est pas négligeable au moment où notre gouvernement négocie avec la Communauté européenne l'Espace économique européen.

Nous avons présenté suffisamment d'exceptions par rapport à l'acquis communautaire que la CE nous demande de reprendre, qu'il serait malséant de vouloir faire bande à part sur un point somme toute négligeable, mais très sensible pour le Marché commun.

On le constate, les référendaires abusent largement le peuple. Mais puisqu'il faudra se déranger pour voter sur ces 20 centimètres, alors acceptons-les comme une réalité vécue sans problème depuis longtemps, ce sera une bonne leçon.

Alfred Oggier

LA LARGEUR DES CAMIONS OU... LE COMBAT DES ECO-TERRORISTES

L'abus des droits démocratiques dans notre pays finira par les tuer. C'est l'une des réflexions que l'on peut conduire à la veille de la votation sur la modification de la loi sur la circulation routière. Quelle valeur peut encore avoir un Parlement élu, si lorsqu'il décide de porter la largeur maximale des véhicules de 2,30 m à 2,50 m, sa décision est contestée et qu'une demande de référendum aboutit ? A l'heure où des choix cruciaux pour notre avenir doivent être déterminés, où l'accélération de l'actualité impose des décisions aussi adaptées que rapides, il n'est plus supportable pour notre démocratie que tout soit remis en cause, systématiquement.

Verra-t-on notre démocratie se transformer en outil de blocage aux mains de minorités ? Je crois hélas que le futur n'est pas opportun dans cette question et que notre pays a déjà perdu une bonne part de sa capacité d'envisager l'avenir avec enthousiasme. Reconnaissons que les partis socialistes et écologistes, ces forces ultra-conservatrices, sont largement responsables de cet assoupissement. Ce sont eux d'ailleurs qui constituent la grosse part des référendaires dans l'affaire qui nous occupe.

Ce vote sur la largeur des camions (car c'est le seul article de la loi sur la circulation routière qui est contesté) aurait un petit côté ridicule s'il n'était pas un signe de plus d'une volonté de repli sur soi d'une certaine Suisse. Comment interpréter autrement cette tentative de maintenir les véhicules suisses plus étroits que partout ailleurs, d'en faire, selon l'expression d'un correspondant de "Libération" les "bonsai" du monde occidental ?

Il ne faut pas chercher la cause de l'acharnement des référendaires dans les arguments qu'ils développent. Tant ceux qui concernent la protection de l'environnement que ceux qui touchent à la sécurité sont empreints d'une totale mauvaise foi. Ne fait-on pas mine d'ignorer qu'il s'agit avant tout de mettre la loi en accord avec la réalité ? 40 % des poids lourds suisses, dont la totalité des véhicules de transport public, ont en effet déjà 2,50 m!

Il faut chercher plus loin les motivations des référendaires. Ces "éco-terroristes", comme il sied de les appeler, sont en fait opposés à toute mobilité. L'Europe est évidemment le symbole-même du "Grand Satan mobilité". Sa construction ne postule-t-elle pas la liberté de circuler des biens, des personnes, des services et des capitaux ? Les camions ne sont donc bien qu'un prétexte tendant à éloigner la perspective pour la Suisse de bénéficier un jour de cette mobilité.

Pollution ? Sécurité ?... Piètres arguties lorsqu'on sait que les mêmes milieux ont déjà annoncé qu'ils s'opposeraient à toute nouvelle traversée alpine, qu'elle soit routière ou ferrovière! Ne tombons pas dans ce piège grossier! Les partisans d'une économie libérale croient à la mobilité, source de vie pour notre économie, et d'indépendance pour les personnes. Il faut donc dire OUI à la modification de la loi sur la circulation routière.

Si toutefois, le peuple suisse devait suivre les référendaires, je crois qu'on pourra immédiatement rappeler nos ambassadeurs et nos négociateurs qui, tant en vue de la création d'un EEE que d'un rapprochement avec la CE, tentent d'expliquer tant bien que mal les positions de la Suisse.

Jean-Michel Gros
Conseiller national