

# COMITE POUR UNE LOI ROUTIERE MODERNE

Secrétariat  
Case postale, 3001 Berne, tél. 031 25 77 85

## A R G U M E N T A I R E

en faveur des modifications de la loi sur la circulation  
routière (LCR)

	<u>Table des matières</u>	<u>Page</u>
1.	<u>Historique</u>	2
2.	<u>Les principales modifications:</u>	6
	a) les compétences	6
	b) l'environnement	8
	c) la sécurité	9
	- conduite	9
	- retraits de permis	9
	- Conditions-cadres	10
	- assurances	11
	d) modifications techniques	12
3.	<u>Largeur des poids lourds</u>	14
	a) nécessité économique	14
	b) nécessité routière	17
	c) nécessité touristique	20
	d) nécessité juridique	20
4.	<u>Conclusion</u>	23
6.	<u>Annexes:</u> - annexe 1 modification LCR - annexe 2 référendum	

## 1. HISTORIQUE

Le 16 juillet 1984, le Département fédéral de justice et police, suite au dépôt de plusieurs motions ou postulats, a mis en consultation un avant-projet de révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR). Après examen des remarques et critiques émises par les organisations consultées, le Conseil fédéral a publié un projet de loi accompagné d'un message, le 27 août 1986. Les Chambres fédérales en ont discuté en 1988 et 1989.

La révision envisagée par le Conseil fédéral vise principalement les objets suivants:

- . accorder le droit de recours aux communes en ce qui concerne les mesures touchant la circulation sur leur territoire;
- . exiger que la personne accompagnant un élève conducteur soit âgée de 23 ans révolus;
- . hisser l'entrave intentionnelle à une prise de sang au rang de motif de retrait obligatoire du permis de conduire;
- . interdire qu'un salaire à la tâche soit versé aux conducteurs professionnels;
- . enfin, et surtout, établir la largeur maximale des véhicules et de leurs remorques à 2,50 m.

C'est ce dernier point qui a déclenché l'ire des milieux écologistes et de gauche. En octobre 1989, l'Association suisse des transports (Club AST) et la Communauté vélo suisse (IC vélo) ont lancé un référendum contre la généralisation des "2,50 m". Ces deux associations ont été soutenues dans leur action par plusieurs sections du Parti socialiste suisse et de l'Alliance

des Indépendants, divers groupements écologistes, dont le WWF, et les Jeunesses démocrates-chrétiennes. Le référendum a abouti en janvier de cette année et a recueilli 81'452 signatures, dont seulement 5,5% en provenance de Suisse romande. Le plus grand nombre a été récolté dans les cantons de Zurich, Berne et Bâle-Ville.

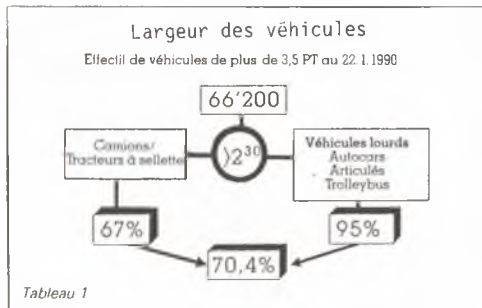
**Référendum  
contre la modification du 6 octobre 1989  
de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière**

**Signatures par cantons**

Cantons	Signatures	
	valables	non valables
Zurich .....	21 187	1646
Berne .....	14 502	123
Lucerne .....	2 873	28
Uri .....	264	2
Schwyz .....	416	4
Unterwald-le-Haut .....	140	4
Unterwald-le-Bas .....	128	2
Glaris .....	596	6
Zoug .....	1 222	6
Fribourg .....	1 105	6
Soleure .....	2 754	28
Bâle-Ville .....	12 290	33
Bâle-Campagne .....	7 110	163
Schaffhouse .....	591	7
Appenzell Rh.-Ext. ....	363	5
Appenzell Rh.-Int. ....	29	-
Saint-Gall .....	3 308	17
Grisons .....	2 982	50
Argovie .....	4 217	586
Thurgovie .....	1 333	49
Tessin .....	822	22
Vaud .....	863	84
Valais .....	226	65
Neuchâtel .....	579	8
Genève .....	1 475	72
Jura .....	77	-
Suisse .....	81 452	3016

C'est l'article 9 alinéa 2 de la LCR qui réglemente la matière. Il fixe la largeur maximale des véhicules automobiles et de leurs remorques à 2,30 m mais, en même temps, permet au Conseil fédéral d'ouvrir certaines routes à des véhicules ayant jusqu'à 2,50 m de largeur. Celui-ci a usé de son droit et, à l'article 64 alinéa 1 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR), a prévu de laisser circuler les véhicules d'une largeur maximale de 2,50 m sur les routes principales de même que dans les localités touchées par des routes principales, sauf exceptions annoncées par des signaux blancs.

En vertu de cette législation très généreuse, ce sont 50'000 des 70'000 kilomètres (soit 100% des autoroutes, 80% des routes cantonales et 65% des routes communales) du réseau routier suisse qui sont ouverts aux camions, cars et bus des transports publics grâce au privilège consacré par l'ordonnance. D'ailleurs, plus de 70% des poids lourds ont une largeur de 2,50 m.



En établissant la largeur légale des poids lourds à 2,50 m, le Conseil fédéral ne souhaitait qu'harmoniser la législation suisse avec celles des autres pays européens (à une ou deux exceptions près). Pour la Confédération, il s'agit d'une concession dans le cadre des négociations que les autorités helvétiques sont en train de mener avec la CEE. Les Chambres fédérales ne s'y sont pas trompées et ont accepté cette proposition de modification de la LCR à de confortables majorités: le Conseil national par 115 voix contre 43 et le Conseil des Etats par 34 voix contre 3.

D'après le comité référendaire, la généralisation des "2,50 m" livrerait même les petits villages aux poids lourds et entraînerait un élargissement des routes secondaires. La sécurité des cyclistes, des piétons, des personnes âgées et des enfants ne serait ainsi plus assurée. De plus, toujours d'après les opposants, l'environnement subirait de nouvelles atteintes graves. Cet élargissement causerait aussi des difficultés accrues pour les usagers de la route (dépassements, etc.).

Ces arguments, en particulier celui, d'ordre émotionnel, relatif à la sécurité, ne résistent pas à un examen attentif de la situation. D'abord, il est prouvé que des véhicules plus larges ont une meilleure stabilité sur la chaussée et sont donc plus sûrs. Ensuite, et c'est ce qui justifie encore la décision des Chambres fédérales, la fixation de la largeur maximale à 2,50 m correspond aux principes en vigueur dans les pays européens. La Suisse n'a donc aucun intérêt à se distinguer dans ce domaine, d'autant plus que toutes les normes techniques sont maintenant adaptées à la largeur de 2,50 m. Il en va ainsi des moyens de transbordement des conteneurs, en

passant par les véhicules eux-mêmes. En effet, la Suisse importe depuis quelques années tous les poids lourds dont elle a besoin: elle doit donc faire des commandes spéciales puisque les fabricants étrangers ne produisent plus que des véhicules de 2,50 m de large! Vouloir maintenir la limite, à ne dépasser qu'exceptionnellement, à 2,30 m est donc un non-sens économique...

## 2. LES PRINCIPALES MODIFICATIONS

La révision de la LCR porte sur quelque 25 articles appartenant à différents chapitres de ladite loi. Par souci d'efficacité nous nous restreignons à quelques-uns des principaux thèmes abordés.

Le référendum ne vise directement que l'article 9, mais il menace cependant l'ensemble des modifications. Le 23 septembre le peuple suisse se prononcera sur l'entier des modifications prévues par le Conseil fédéral et non pas uniquement sur l'article 9 LCR.

Nous présentons d'abord les plus importantes des propositions du Gouvernement, puis nous nous concentrerons sur l'article 9 LCR.

### a) Les compétences (art. 3)

Actuellement les communes ont le même droit de recours que les particuliers; c'est-à-dire qu'elles ne peuvent agir contre une décision cantonale que dans la mesure où celle-ci touche des véhicules ou des immeubles appartenant à la commune.

En matière de circulation routière, les cantons possèdent des compétences assez étendues. Ils peuvent ordonner des mesures de restriction de la circulation telles que sens interdit, stop, limitation de vitesse, etc. Les intérêts touchés par ces mesures dépassent souvent la sphère purement individuelle. Des groupes entiers de population peuvent être concernés.

La nouvelle disposition prévue permettrait ainsi à la commune de défendre l'intérêt général d'une population; intérêt qui peut s'opposer à la décision cantonale.

Dans certains domaines, les communes disposent déjà d'un tel recours, par exemple la loi sur l'aménagement du territoire, la loi sur la protection de l'environnement et la loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnées pédestres. Nous notons que de telles lois sont très directement concernées par des mesures relevant de la circulation routière. Au vu de l'importance des intérêts en jeu, il s'agirait donc d'accorder aux communes le droit de recourir contre des dispositions touchant la circulation, prises sur leur territoire dans les procédures cantonales et devant le Conseil fédéral.

b) L'environnement (art. 12)

Une information fiable relative à la consommation de carburant des véhicules permettra aux automobilistes de prendre davantage conscience des problèmes de l'environnement et de l'énergie. Outre de faibles valeurs d'émissions, une consommation modeste représente un avantage de plus. Des sondages d'opinion ont révélé que les acheteurs potentiels de voitures attachaient une très grande importance à la consommation de carburant. Parmi les critères de choix au moment de l'achat d'une voiture, une faible consommation figure nettement en tête, bien avant d'autres critères, tels que le prix d'achat modique, l'entretien peu coûteux, la qualité et la durabilité, la sécurité, etc.

La nouvelle LCR devrait permettre au Conseil fédéral de faire mesurer également la consommation de carburant des véhicules automobiles, de publier périodiquement les résultats de ces mesures en même temps que les résultats des mesures du bruit et des gaz d'échappement et, enfin, de prescrire l'apposition, sur les véhicules, d'une marque munie des diverses données (marquage).

En ce qui concerne l'application de la disposition proposée, il faut toutefois tenir compte du fait que, dans le domaine de l'homologation des véhicules, les autorités ne seraient pas à même, en l'état actuel de l'équipement et des installations, de procéder à des mesures spéciales touchant la consommation des



véhicules en plus des tâches qui leur incombent déjà. Aussi, seul entre en considération pour le moment un système d'attestation délivrée par les constructeurs eux-mêmes.

Si plus tard, il devenait nécessaire d'introduire des mesures de consommation, le Conseil fédéral pourrait toujours le faire sur la base de ces nouvelles dispositions.

c) La sécurité

La sécurité est un des thèmes majeurs traité dans la révision. De nombreux articles témoignent effectivement de ce souci d'améliorer et de renforcer les mesures de sécurité. Nous ne relèverons ici que quelques exemples.

- Conduite (art. 15)

Cet article impose à l'accompagnateur d'un élève conducteur non seulement d'être titulaire du permis de conduire depuis 3 ans, mais aussi d'être âgé d'au moins 23 ans. En effet, la maturité de caractère de l'accompagnateur joue un rôle tout aussi important que sa propre expérience de conducteur.

- Retrait de permis (art. 16, 17, 22)

Selon cette disposition, l'entrave à une prise de sang constitue un motif de retrait obligatoire du permis de conduire. Actuellement, il est impossible de retirer le permis de conduire lorsqu'un conducteur s'est intentionnellement opposé ou dérobé à une prise

de sang ou à un examen médical complémentaire. Or il est connu que les personnes qui, à tort ou à raison, s'attendent à subir une prise de sang manifestent une forte tendance à quitter le lieu d'un accident incognito. Cela pourrait être le cas des conducteurs déjà condamnés pour conduite en état d'ivresse ou qui, pour des raisons professionnelles, ne peuvent se passer d'un permis de conduire.

Nous relevons enfin que le retrait du permis pour cause d'ébriété constitue une mesure de caractère préventif et éducatif qui vise à accroître la sécurité du trafic. Dans le cas du retrait pour entrave à la prise de sang il n'est pas question de mise en danger de la circulation, mais d'entrave au cours normal de la justice. La sanction est donc plus légère, un mois au minimum plutôt que deux.

Dans la révision, il est également prévu de fixer la durée du retrait de permis pour des raisons de sécurité. La différence existant entre les retraits d'admonestation, pour violation de prescriptions de la circulation, et les retraits de sécurité pour inaptitude, répond à une jurisprudence constante. Or la loi en vigueur ne contient aucune disposition concernant la durée minimale des retraits de sécurité; il y a lieu de combler cette lacune.

- Conditions-cadres

Selon l'article 56, le Conseil fédéral aurait compétence d'interdire qu'un salaire à la tâche ne soit versé aux chauffeurs professionnels.

Les inconvénients d'une rémunération des chauffeurs professionnels en fonction du trajet parcouru, de la quantité de marchandises transportées ou de prestations semblables sont évidents. De tels modes de rémunération incitent les chauffeurs à conduire de façon dangereuse (notamment à ne pas respecter les limitations de vitesse), à surcharger les véhicules et à enfreindre les prescriptions sur la durée du travail et du repos; ils portent donc préjudice à la sécurité routière et à la santé des chauffeurs professionnels.

L'article 57 b nouveau concerne spécialement les appareils ou les dispositifs de type détecteurs de radar.

Ces appareils seront complètement interdits de manière à rendre impossible leur présence en Suisse. En effet si l'on entend contrecarrer efficacement toute perturbation des contrôles du trafic routier, il ne suffit pas d'interdire simplement l'utilisation de tels appareils, mais il faut surtout empêcher les principaux actes préparatoires, notamment le transport.

- Assurances (art. 69)

Le détenteur du véhicule tracteur et celui du véhicule automobile remorqué doivent répondre solidairement des dommages causés à des tiers.

Selon le droit en vigueur, le véhicule tracteur qui tire une remorque ou un autre véhicule constitue une unité, donc seul le conducteur du véhicule tracteur doit répondre du dommage en cas d'accident. Cette

situation ne donne lieu à aucune critique lorsque la remorque est solidement accrochée au véhicule (ex. timon). En revanche, la réglementation actuelle n'est pas satisfaisante dans le cas du remorquage d'un véhicule à l'aide d'une corde. Le fait que le véhicule remorqué ait besoin d'une force extérieure pour avancer ne lui enlève rien de son caractère d'automobiliste. La voiture remorquée peut être à l'origine d'accidents, par exemple lorsque le moteur se met en marche de façon inopinée, ou dans le cas d'une fausse manoeuvre du conducteur. Selon la nouvelle disposition, les deux détenteurs de véhicules sont donc tenus responsables solidairement du dommage.

d) Modifications techniques

L'article 9, outre la largeur des véhicules, prévoit d'autres adaptations que nous tenons à souligner.

Le poids total autorisé pour les voitures automobiles à trois essieux dont un seul est entraîné, passerait de 19 tonnes à 22 tonnes.

Ce sont notamment les difficultés rencontrées dans le trafic international qui plaident en faveur d'une augmentation à 22 tonnes. L'actuelle limite peu élevée a des répercussions particulièrement défavorables sur le tourisme, parce qu'il est de plus en plus fréquent que les autocars étrangers soient munis de trois essieux, dont un seul est entraîné; le poids total est alors toujours supérieur à 19 tonnes. Lors de voyages en Suisse, ces cars ne peuvent donc pas transporter le nombre de passagers pour lequel ils sont prévus.

Personne n'ignore que des agences de voyages étrangères ont résilié les contrats d'hébergement à long terme qu'elles avaient conclus avec des hôteliers suisses.

C'est pourquoi la Commission intercantonale de la circulation routière a recommandé aux autorités cantonales compétentes de renoncer à contrôler le poids des autocars à trois essieux jusqu'à ce que la limite légale soit fixée à 22 tonnes!

### 3. LARGEUR DES POIDS LOURDS

L'article 9 est très certainement le plus discuté de toute la révision de cette loi. L'alinéa 2 prévoit d'augmenter la largeur maximale des véhicules de 2,30 m à 2,50 m.

Les milieux écologiques se sont dressés contre cette modification en invoquant essentiellement le climat général d'insécurité qu'une telle mesure pourrait engendrer. Cette réaction est totalement incompréhensible. Voici pourquoi nous pensons que cette augmentation de la largeur des véhicules lourds s'impose.

#### a) Nécessité économique

La norme de 2,30 m est une mesure protectionniste qui a été maintenue afin de préserver le marché intérieur pour les constructeurs suisses. Les grands fabricants, Saurer, Berna, FBW, construisaient leurs véhicules en tenant compte de la norme helvétique de 2,30 m. Or depuis les constructeurs ont tous disparu. Les entreprises de transports suisses sont donc réduites à acheter à des fabricants étrangers des véhicules qui tiennent compte de la norme européenne de 2,50 m.

Si les entreprises suisses veulent se conformer à la loi sur la circulation routière, elles doivent donc demander aux constructeurs étrangers un équipement spécial (notamment une largeur de 2,30 m une exigence de puissance des moteurs, un système de freinage par à tier) qui leur impose une dépense supplémentaire de 20'000 à 50'000 francs par poids

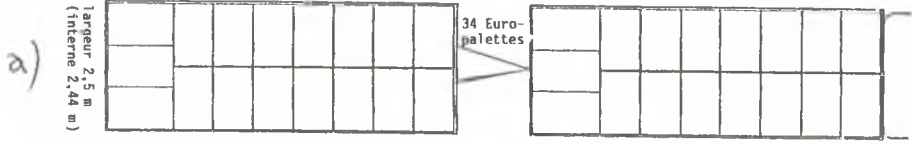
lourds. Les entreprises de transports qui sont équipées selon les normes européennes (2,50 m) ont l'obligation chaque année de demander une dérogation à la LCR.

L'irrationalité économique du maintien des "2,30 m" ressort encore plus nettement en matière de transbordement. Une généralisation des "2,50 m" permettrait une meilleure utilisation des techniques modernes dans le domaine des transports de marchandises toutes adaptées à des véhicules de 2,50 m de large correspondant aux normes internationales. En effet, les transports de marchandises sont effectués de plus en plus au moyen de palettes standardisées d'une dimension de 80 sur 120 cm. Un train routier normal transporte 26 palettes, alors qu'un train routier d'une largeur de 2,50 m en accepte 34; cela fait une différence de chargement de 8 palettes par voyage. Si les palettes sont placées côte à côte sur le pont du camion, soit dans le sens de la largeur (3x80 cm), soit dans le sens de la longueur (2x120 cm) la largeur minimale du pont sans compter les parois devrait être de 2,40 m. Ainsi, pour 10 cm il faut actuellement transporter une même quantité de marchandises en nettement plus de voyages!

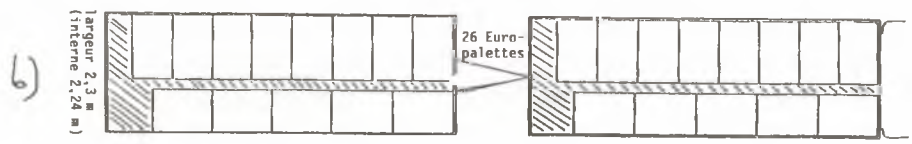
1

CAMIONS STANDARDS DE 18 m AVEC REMORQUES  
\*\*\*\*\*

Largeur = 2,50 m

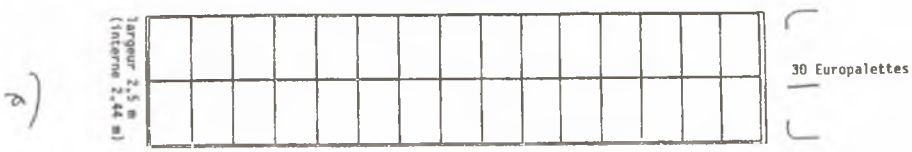


Largeur = 2,30 m

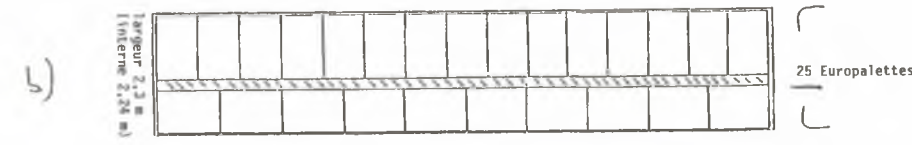


2

TRACTEURS AVEC SELLETTES  
\*\*\*\*\*



→ Espaces inutilisables et problèmes de fixation... donc de sécurité!





L'état du parc de véhicules lourds est lui aussi révélateur de cette nécessité. Dans les transports publics, les bus ont tous pratiquement sans exception une largeur de 2,50 m pour des raisons de prix et de capacité bien évidentes. Ils ne mettent pas spécialement en danger les deux roues (d'ailleurs plus nombreux dans les régions urbaines)! Nombre de véhicules publics ont également cette dimension, par exemple les véhicules du service du feu, les cars PTT à 98%, les véhicules de ramassage des ordures, etc. L'armée s'est équipée de camions 6 DM et 10 DM avec une largeur de 2,50 m.

Il est parfois indispensable d'utiliser des véhicules larges, ainsi les camions frigorifiques, pour des raisons techniques d'isolation.

De manière générale des transports plus rationnels mènent à des prix plus bas dont profitent tous les consommateurs.

b) Nécessité routière

L'argument présenté comme principal par les partisans du référendum, celui relatif à la sécurité, n'est pas juste. Rien ne prouve que des véhicules d'une largeur de 2,50 m sont plus dangereux pour les usagers les plus faibles de la route (piétons, etc.) que des véhicules d'une largeur de 2,30 m. Il est de plus scientifiquement établi que des véhicules plus larges sont, pour des questions de stabilité, plus sûrs.

En effet, ils permettent l'utilisation de pneus plus solides et de tambours de frein plus larges, ainsi que le respect de la distance de sécurité lors du freinage de véhicules équipés de pneus jumelés. La distance suffisante nécessaire entre les freins et le châssis est également assurée.

Le système d'anti-blocage remarquablement sûr, n'est que difficilement utilisable avec des poids lourds de 2,30 m de large.

Quant au comportement dans le trafic, la largeur du véhicule est moins déterminante que le rayon de braquage. Il est souvent fait mention du danger supplémentaire qui résulterait d'une largeur plus grande des véhicules en cas de dépassement. Cette crainte est parfaitement infondée, en effet, les transports publics dans nos villes sont presque tous équipés de bus d'une largeur de 2,50 m. Les 2x10 centimètres supplémentaires ne jouent aucun rôle. Aucune statistique n'établit de lien entre ces 20 centimètres et le nombre d'accidents.

Il n'y a pas non plus lieu de craindre qu'une augmentation à 2,50 m de la largeur autorisée compromette la capacité de concurrence du rail par rapport à la route; actuellement, les véhicules dont la largeur maximale ne dépasse pas 2,30 m sont utilisés principalement dans le trafic à courte distance (transports de chantiers, distribution de détail des marchandises), c'est-à-dire lors de transports pour lesquels le rail n'entre de toute manière pas en ligne de compte. Sur des distances plus longues - les seules pour lesquelles un transport

par chemin de fer peut être envisagé - on utilise déjà couramment des véhicules de 2,50 m de large; de toute façon les destinations de marchandises que l'on pourrait, le cas échéant, transporter par rail, sont le plus souvent situées dans des localités accessibles également par une route principale. Il importe aussi que la desserte de hameaux ou de localités de moindre importance, dépourvus de liaisons ferroviaires, puisse être assurée sans autorisation exceptionnelle au moyen de véhicules munis d'une carrosserie spéciale de 2,50 m de largeur (bétaillères, camions frigorifique).

Le transport combiné rail-route-voies navigables n'est en fin de compte possible qu'avec des véhicules de 2,50 m. En effet, la complémentarité des différents moyens de transport ne consiste pas seulement à charger des véhicules lourds sur des wagons de chemin de fer en un endroit pour les décharger ailleurs. Cela ne saurait être la seule possibilité actuelle vraiment efficace pour le transit. Une rationalisation des transports est indispensable en Suisse. L'utilisation de caissons normalisés et de conteneurs n'est concevable qu'avec des véhicules de 2,50 m (le transport par caissons normalisés représente la solution appliquée au niveau européen). Si nous entendons développer les transports combinés, nous devons donc avoir cette norme de 2,50 m.

c) Nécessité touristique

La réglementation actuellement applicable en matière de largeur des véhicules a aussi une incidence défavorable, en Suisse, sur les activités liées au tourisme.

Pour des raisons de confort déjà, on recourt de plus en plus souvent à des cars de 2,50 m de large. Cependant, sans autorisation spéciale, ils ne peuvent se rendre dans aucune des localités reliées uniquement par des routes secondaires. C'est pourquoi on évite souvent ces endroits-là. Bien qu'elles soient généralement situées dans des régions économiquement défavorisées et insuffisamment desservies par les moyens de transports publics, les localités en question sont privées de tout ou partie des avantages économiques non négligeables que leur procurerait le tourisme par autocars.

Bien entendu l'argument de la meilleure sécurité avec des véhicules de 2,50 m de large devient particulièrement pertinent dans ce contexte. Des cars de plus grande stabilité rendent certainement les déplacements plus confortables et plus sûrs pour les dizaines de passagers qu'ils transportent.

d) Nécessité juridique

Vu l'évolution dans les pays européens qui nous entourent, et qui sont nos principaux partenaires économiques, il apparaît totalement incongru de conserver des prescriptions aussi archaïques comme celle fixant la largeur maximale des poids lourds à

2,30 m. Cela n'a aucun sens. D'aucuns craignent que ce qui pourrait être présenté comme une concession à la CEE ne soit en fait qu'un premier pas vers l'admission des 40 tonnes sur notre territoire: on peut considérer cette crainte comme infondée, le Conseil fédéral n'a nullement l'intention de céder sur ce point. On peut lui faire entière confiance.

La réglementation actuellement applicable en matière de largeur des véhicules présente donc des inconvénients surtout pour le trafic international; la largeur maximale des véhicules est en effet fixée à 2,50 m dans toute l'Europe, sauf en Suisse. Des conducteurs étrangers sont confrontés sans cesse à des difficultés lorsque, après être entrés tout à fait légalement en Suisse par une route principale avec des véhicules ayant 2,50 m de largeur, ils utilisent ensuite à tort le réseau routier secondaire, faute de bien connaître la réglementation spéciale en vigueur dans notre pays. Les contrôles de police sont d'autant plus difficiles à effectuer que les véhicules étrangers ne sont pas munis d'un disque indiquant leur largeur. En pratique, les détenteurs suisses de véhicules se trouvent ainsi dans une situation moins favorable.

**Tableaux des poids et dimensions admis pour les véhicules routiers normaux en CE et AELE**

Pays	CE	A	B	CH	D	DK	E	F	GB <sup>9</sup>	GR	I	IRL <sup>9</sup>	L	NL <sup>9</sup>	P	S	SF	
<b>Hauteur (m)</b>	4	4 <sup>1</sup>	4	4	4	4	4	-	4,20 <sup>1</sup>	4	4	-	4	4	4	-	4	
<b>Largeur (m)</b>	2,50	2,50	2,50 <sup>d</sup>	2,30 <sup>d</sup>	2,50	2,55	2,50	2,50 <sup>c</sup>	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,60 <sup>1</sup>	2,50	2,60	2,60
<b>Longueur (m)</b>																		
<b>Camion</b>																		
- à deux essieux	12	12	12	-	12	12	12	12	12	12	12	12	11	12,40	12	12	24	12
- à 3 essieux	12	12	12	-	12	12	12	12	12	12	12	12	11	12,40	12	12	24	12
<b>Remorque</b>																		
- à deux essieux	-	12	-	-	12	-	11	12	12	-	12	12	-	12,40	12	-	-	12,50
- à 3 essieux	-	12	-	-	12	-	12	12	12	-	12	12	-	12,40	12	-	-	12,50
<b>Camion+ Rem.</b>	18	18	18	18 <sup>1</sup>	18	18,50	18	18	18	18	18	18	18	18	18 <sup>1</sup>	-	24	22
<b>Véhicule articulé</b>																		
- à 3 essieux	15,50	16 <sup>1</sup>	15,50 <sup>e</sup>	16 <sup>1</sup>	15,50	16,50	16,50	16,50	16,50	15	16,50	15,50	15,50 <sup>e</sup>	17	15,50 <sup>e</sup>	15 <sup>a</sup>	24	16,50
- à 4 essieux	15,50	16 <sup>1</sup>	15,50 <sup>e</sup>	16 <sup>1</sup>	15,50	16,50	16,50	16,50	16,50	15	16,50	15,50	15,50 <sup>e</sup>	17	15,50 <sup>e</sup>	15 <sup>a</sup>	24	16,50
- à 5 essieux	15,50	16 <sup>1</sup>	15,50 <sup>e</sup>	16 <sup>1</sup>	15,50	16,50	16,50	16,50	16,50	15	16,50	15,50	15,50 <sup>e</sup>	17	15,50 <sup>e</sup>	15 <sup>a</sup>	24	16,50
<b>Poids (t)</b>																		
par essieu	10	10	10	10	10 <sup>1</sup>	10	13	13	9,5	10 <sup>1</sup>	12 <sup>1</sup>	10	13	10 <sup>1</sup>	10	10	10	10
par essieu moteur	11,5	-	12	-	11	-	-	-	-	13	-	10,5 <sup>1</sup>	12	-	11	12	-	-
par essieu tandem	20	16 <sup>1</sup>	-	18	20 <sup>1</sup>	16	14,7 <sup>1</sup>	21 <sup>1</sup>	-	-	19 <sup>1</sup>	18,5	20	-	20 <sup>1</sup>	-	20	16
par triple essieu	24	-	-	-	24	-	-	24 <sup>1</sup>	-	-	-	22,9	27	-	27 <sup>1</sup>	-	22	22
<b>Camion</b>																		
- à deux essieux	-	16	19	16	17 <sup>1</sup>	18	20	19	16,25 <sup>1</sup>	19	18	16,25 <sup>1</sup>	19	-	-	19	-	-
- à 3 essieux	-	22	26	19 <sup>1</sup>	24 <sup>1</sup>	24	26	26	24,4 <sup>1</sup>	26	24	24,4 <sup>1</sup>	26	-	-	26	-	-
- à 4 essieux	-	22	32	-	32 <sup>1</sup>	32	38 <sup>1</sup>	-	30,5 <sup>1</sup>	33	24	30,5 <sup>1</sup>	26	-	-	30	-	-
<b>Remorque</b>																		
- à deux essieux	18	-	20	12	18 <sup>1</sup>	20	20	19	16,25 <sup>1</sup>	19	18	18	20	-	-	-	-	-
- à 3 essieux	24	-	30	-	24 <sup>1</sup>	24	26	26 <sup>1</sup>	24,4 <sup>1</sup>	26 <sup>1</sup>	24	24,4	20	-	-	-	36	-
<b>Camion+ Rem.</b>																		
- à 4 essieux	-	38	39	28	35 <sup>1</sup>	48	38	38	-	38	24	-	40	-	50 <sup>1</sup>	37	-	48
- à 5-6 essieux	40	38	44	28	40 <sup>b</sup>	48	38	40	32,5	38	24	38	40	-	50 <sup>1</sup>	40 <sup>b</sup>	56	48 <sup>1</sup>
<b>Véhicule articulé</b>																		
- à 3 essieux	-	38	29	28	27	-	38	32	24,4	29	30	-	38	-	50 <sup>1</sup>	29	-	-
- à 4 essieux	-	38	39	28	35 <sup>1</sup>	38	38	38	32,5	38	40	-	38	-	50 <sup>1</sup>	38	-	-
- à 5-6 essieux	40 <sup>b</sup>	38	44	28	40 <sup>b</sup>	44/48	38	40 <sup>b</sup>	38	38	44	38	38	-	50 <sup>1</sup>	40 <sup>b</sup>	56	-

a = Trafic de conteneurs: 15,50 m      e = Trafic au Benelux: 16,50 m tolérés  
 b = Trafic de conteneurs: 44 t      f = Sur 96 routes principales: 2,50 m  
 c = Tolérance de 2% pour carrosserie lourgon      g = Cf. aussi J11: 24/89, page 2209  
 d = Trafic au Benelux: 2,60 m      h = PTAC > 16t: autorisation spéciale obligatoire      j = Voir le chapitre du pays dans le Manuel de l'IRU  
 Sources (e.a.): IRU, Genève; BDF, Francfort/Main; Adetra, Bonn (19 Mars 1990)

Il est faux de prétendre que toutes les routes non adaptées au "2,50 m" devront être élargies. Toutes les routes secondaires ne se prêtent certes pas à la circulation des véhicules mesurant 2,50 m. Il n'est toutefois pas nécessaire de les adapter au nouveau gabarit maximum des véhicules, car il est tout à fait possible d'interdire la circulation des véhicules de 2,50 m sur les routes inappropriées, au moyen du signal "Largeur maximale". Les dépenses et le travail occasionnés par la mise en place de ces signaux resteraient dans les limites acceptables, car il ne serait pas nécessaire de signaler chaque

route secondaire que l'on voudrait interdire aux véhicules mesurant 2,50 m de large; dans les régions de montagne, par exemple, il suffirait de barrer toute une zone, en plaçant les signaux appropriés sur les routes d'accès. Administrativement il est infiniment plus simple et moins coûteux de restreindre l'accès à certaines routes que de délivrer une avalanche d'autorisations spéciales renouvelables chaque année, et accompagnées d'autocollants à fixer sur tous les véhicules lourds ayant plus de 2,30 m!

#### 4. CONCLUSION

La décision de généraliser la largeur de 2,50 m n'aurait jamais dû sortir du domaine purement technique dans lequel elle devait rester conférée. La norme prescrivant une largeur maximale de 2,30 m est tout simplement dépassée, il faut donc l'adapter aux circonstances actuelles.

En bref voici quelques idées-clés:

- le maintien de la limite à 2,30 m est un non-sens économique; plus de 70% des véhicules ont déjà une largeur de 2,50 m; 50'000 km des 70'000 km du réseau routier suisse sont déjà ouverts aux "2,50 m";
- une généralisation des "2,50 m" permettrait une meilleure utilisation des techniques modernes dans le domaine des transports de marchandises;
- les véhicules plus larges sont, pour des raisons de stabilité, plus sûrs;

- les chemins de fer ont tout à gagner d'une meilleure harmonisation des normes techniques avec le transport routier;
- interdire certains axes routiers aux "2,50 m" constitue indiscutablement une entrave importante au développement économique des régions de montagne dépendant du tourisme;
- vu l'évolution dans les pays européens qui nous entourent, il apparaît totalement incongru de conserver des prescriptions archaïques;
- il est faux de prétendre que toutes les routes non adaptées au "2,50 m" devront être élargies. Les cantons conservent la possibilité d'interdire certains tronçons aux véhicules dépassant 2,30 m;
- administrativement, il est plus léger d'interdire l'accès à certaines routes que de délivrer une avalanche d' autorisations.

Voilà les raisons qui militent en faveur des 2,50 m. Il s'agira donc le 23 septembre prochain de voter QUI aux modifications proposées par le Conseil fédéral.



## **Loi fédérale sur la circulation routière (LCR)**

**Modification du 6 octobre 1989**

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,  
vu le message du Conseil fédéral du 27 août 1986<sup>1)</sup>,  
arrête:*

### **I**

La loi fédérale du 19 décembre 1958<sup>2)</sup> sur la circulation routière (LCR) est modifiée comme il suit:

*Titre*

*Ne concerne que le texte allemand.*

*Art. 2, 4<sup>e</sup> al.*

<sup>4</sup> Si les besoins de l'armée ou de la protection civile l'exigent, la circulation peut être restreinte ou interdite temporairement sur certaines routes. Le Conseil fédéral désigne les organes militaires et les organes de la protection civile compétents. Avant de décider, ces organes prennent l'avis des cantons.

*Art. 3, 4<sup>e</sup> al., dernière phrase*

<sup>4</sup> . . . Dans les procédures cantonales et devant le Conseil fédéral, les communes ont qualité pour recourir lorsque des mesures touchant la circulation sont ordonnées sur leur territoire.

*Art. 9, 2<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> al.*

<sup>2</sup> La largeur ne dépassera pas 2 m 50, chargement compris.

<sup>4</sup> La longueur, chargement non compris, atteindra au maximum:

<sup>1)</sup> FF 1986 III 197

<sup>2)</sup> RS 741.01

- a. Pour un camion . . . . . 10 m
  - b. Pour un autocar ainsi que pour un camion à plus de deux essieux . . . . . 12 m
  - c. Pour un train routier . . . . . 18 m
  - d. Pour un véhicule articulé . . . . . 16 m;  
à moins que le Conseil fédéral n'ait augmenté ou réduit cette longueur de 50 cm, à titre de mesure d'adaptation à une réglementation internationale.
- <sup>6</sup> Le poids total atteindra au maximum:
- a. Pour une voiture automobile à deux essieux . . . 16 t
  - b. Pour une voiture automobile à trois essieux lorsqu'un seul est entraîné . . . . . 22 t  
lorsque deux d'entre eux ou tous les trois sont entraînés . . . . . 25 t
  - c. Pour un train routier, pour un véhicule articulé ainsi que pour une voiture automobile à plus de trois essieux, dont deux ou plus sont entraînés 28 t.

*Art. 12, 4<sup>e</sup> al.*

<sup>4</sup> Le Conseil fédéral peut décider de faire mesurer, lors de l'homologation, outre le bruit et les gaz d'échappement, la consommation de carburant des véhicules automobiles. Il peut prescrire que les résultats de ces mesures seront publiés et indiqués sur les véhicules. Les autorités de la Confédération et des cantons communiqueront ces résultats aussi sur demande.

*Art. 15, 1<sup>er</sup> et 4<sup>e</sup> al., première et deuxième phrases*

<sup>1</sup> Les courses d'apprentissage avec voitures automobiles ne peuvent être entreprises que si l'élève est accompagné d'une personne âgée de 23 ans révolus qui possède depuis trois ans au moins un permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule.

<sup>4</sup> Le Conseil fédéral peut édicter des prescriptions sur la formation des conducteurs de véhicules automobiles. Il peut notamment prescrire qu'une partie de la formation soit dispensée par un titulaire du permis de moniteur de conduite. . . .

*Art. 16, 3<sup>e</sup> al., let. g*

<sup>3</sup> Le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire doit être retiré:

- g. S'il s'est intentionnellement opposé ou dérobé à une prise de sang, qui avait été ordonnée ou dont il devait escompter qu'elle

le serait, ou à un examen médical complémentaire ou s'il a fait en sorte que des mesures de ce genre ne puissent atteindre leur but.

*Art. 17, al. 1<sup>bis</sup> et 3<sup>e</sup> al., deuxième phrase, ainsi que troisième phrase*

<sup>1bis</sup> Le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire sera retiré pour une durée indéterminée si le conducteur n'est pas apte à conduire un véhicule automobile soit pour cause d'alcoolisme ou d'autres formes de toxicomanie soit pour des raisons d'ordre caractériel, soit pour d'autres motifs. Le retrait sera assorti d'un délai d'épreuve d'une année au moins. S'il est ordonné pour des raisons médicales, il ne sera pas fixé de délai d'épreuve.

<sup>3</sup> . . . La durée légale minimale du retrait (1<sup>er</sup> al., let. d) et la durée du délai d'épreuve lié au retrait de sécurité (al. 1<sup>bis</sup>) ne peuvent être réduites. Lorsque le conducteur n'observe pas les conditions imposées ou trompe d'une autre manière la confiance mise en lui, le permis lui sera retiré de nouveau.

*Art. 18, 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> al.*

<sup>1</sup> Les cycles doivent répondre aux prescriptions et porter un signe distinctif. Ce dernier est délivré si l'assurance-responsabilité civile prescrite a été conclue. Il est valable sur tout le territoire suisse.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral édicte les prescriptions relatives à la construction, à l'équipement, au signe distinctif et à l'assurance des cycles et de leurs remorques.

*Art. 22, 1<sup>er</sup> al., deuxième phrase, ainsi que troisième phrase*

<sup>1</sup> . . . Cette compétence appartient au canton de stationnement pour les permis de circulation et au canton de domicile pour les permis de conduire. La Confédération peut établir des permis fédéraux pour les véhicules de la Confédération et leurs conducteurs.

*Art. 25, 3<sup>e</sup> al., let. e et al. 3<sup>bis</sup>*

<sup>3</sup> Après avoir consulté les cantons, le Conseil fédéral édicte des prescriptions sur:

...

e. Les cours d'éducation routière destinés à des conducteurs de véhicules automobiles et à des cyclistes qui ont contrevenu de façon réitérée aux règles de la circulation.

<sup>3bis</sup> Après avoir consulté les cantons, le Conseil fédéral peut prescrire une formation complémentaire pour les nouveaux conduc-

teurs, lorsque ceux-ci ont compromis la sécurité routière en commettant une infraction aux règles de la circulation.

*Art. 27, 2<sup>e</sup> al., première phrase*

<sup>2</sup> Lorsque fonctionnent les avertisseurs spéciaux des voitures du service du feu, du service de santé ou de la police, la chaussée doit être immédiatement dégagée . . .

*Art. 31, 3<sup>e</sup> al., première phrase*

<sup>3</sup> Le conducteur doit veiller à n'être gêné ni par le chargement ni d'une autre manière. . . .

*Art. 32, 4<sup>e</sup> al., première phrase*

<sup>4</sup> Les mesures prévues au 3<sup>e</sup> alinéa ne peuvent être prises qu'après une expertise; le Conseil fédéral règle les modalités; il peut prévoir des exceptions. . . .

*Art. 34, 4<sup>e</sup> al.*

<sup>4</sup> Le conducteur observera une distance suffisante envers tous les usagers de la route, notamment pour croiser, dépasser et circuler de front ou lorsque des véhicules se suivent.

*Art. 38, 4<sup>e</sup> al.*

<sup>4</sup> S'il est empêché de circuler sur le côté droit de la route par un tramway ou un chemin de fer routier venant en sens inverse, le conducteur s'écartera vers la gauche.

*Art. 56, 3<sup>e</sup> al.*

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral peut interdire que l'on calcule le salaire des conducteurs professionnels de véhicules automobiles en fonction du trajet parcouru, de la quantité de marchandises transportées ou d'autres critères similaires.

*Art. 57, 1<sup>er</sup> et 4<sup>e</sup> al.*

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral peut édicter des règles complémentaires de circulation et prévoir, lorsque des circonstances particulières l'exigent, des exceptions aux règles de circulation, notamment pour l'armée et pour la protection civile. Il peut également édicter de telles règles pour des routes à sens unique.

<sup>4</sup> *Abrogé*

*L'article 57<sup>bis</sup> devient l'article 57a.*

## **Chapitre septième: Perturbation des contrôles de la circulation routière**

### *Art. 57b*

<sup>1</sup> Les appareils et les dispositifs qui peuvent rendre plus difficile, perturber, voire rendre inefficace, le contrôle officiel du trafic routier (p. ex. les détecteurs de radar) ne doivent pas être mis sur le marché ou acquis, ni installés ou emportés dans des véhicules, ni fixés sur ceux-ci, ni utilisés de quelque manière que ce soit.

<sup>2</sup> Par «mettre sur le marché» on entend fabriquer ou importer des appareils, faire de la réclame en leur faveur, les transporter, les vendre, ainsi que les remettre de quelque manière que ce soit.

<sup>3</sup> Les organes de contrôle saisiront de tels appareils ou dispositifs; le juge en ordonnera la confiscation et la destruction.

### *Art. 69*

Remorques des  
véhicules  
automobiles;  
véhicules  
automobiles  
remorqués

<sup>1</sup> Le détenteur du véhicule tracteur répond du dommage causé par la remorque ou par le véhicule automobile remorqué; les dispositions concernant les dommages causés par des véhicules automobiles sont applicables par analogie. Lorsque le véhicule automobile remorqué est conduit par une personne, son détenteur et celui du véhicule tracteur sont solidairement responsables.

<sup>2</sup> L'assurance du véhicule tracteur couvre également la responsabilité civile pour les dommages provoqués par:

- a. La remorque;
- b. Le véhicule automobile remorqué que personne ne conduit;
- c. Le véhicule automobile remorqué conduit par une personne, lorsque ce véhicule n'est pas assuré.

<sup>3</sup> Les remorques servant au transport de personnes ne seront mises en circulation que si leurs détenteurs ont conclu une assurance complémentaire pour la remorque de sorte que l'ensemble du train routier soit couvert dans les limites de l'assurance minimale fixée par le Conseil fédéral selon l'article 64.

<sup>4</sup> La responsabilité civile du détenteur du véhicule tracteur pour les dommages corporels subis par les passagers de remorques ainsi que la responsabilité pour les dommages que se causent l'un à l'autre le véhicule tracteur et le véhicule automobile remorqué sont régis par la présente loi. Le détenteur du véhicule tracteur répond des

dommages matériels causés à la remorque conformément aux dispositions du code des obligations<sup>1)</sup>.

*Art. 77, 1<sup>er</sup> al., deuxième phrase*

<sup>1</sup> . . . Le canton est civilement responsable de la même manière s'il omet de retirer le permis de circulation et les plaques de contrôle dans les soixante jours qui suivent l'avis donné par l'assureur selon l'article 68 ou après que le détenteur a informé l'autorité de la mise hors circulation définitive d'un véhicule.

*Art. 91, 3<sup>e</sup> al.*

<sup>3</sup> Sera passible des mêmes peines celui qui, intentionnellement, se sera opposé ou dérobé à une prise de sang, qui avait été ordonnée ou dont il devait escompter qu'elle le serait, ou à un examen médical complémentaire ou qui aura fait en sorte que des mesures de ce genre ne puissent atteindre leur but.

*Art. 94, ch. 3, première phrase*

3. Celui qui, sans droit, aura utilisé un cycle, sera puni des arrêts ou de l'amende. . . .

*Art. 96, ch. 2, 1<sup>er</sup> al., première phrase et ch. 3*

2. Celui qui aura conduit un véhicule automobile en sachant qu'il n'était pas couvert par l'assurance-responsabilité civile prescrite ou qui aurait dû le savoir s'il avait prêté toute l'attention commandée par les circonstances, sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende. . . .

3. Le détenteur ou celui qui, à sa place, dispose du véhicule, sera passible des mêmes peines s'il avait ou pouvait avoir connaissance de l'infraction en prêtant toute l'attention commandée par les circonstances.

*Art. 99, ch. 8*

8. Celui qui aura mis sur le marché des appareils ou des dispositifs qui peuvent rendre plus difficile, perturber, voire rendre inefficace, le contrôle officiel du trafic routier, les aura acquis, installés ou emportés dans des véhicules, les aura fixés sur ceux-ci ou les aura utilisés de quelque manière que ce soit,

celui qui aura contribué à faire de la réclame en faveur de tels appareils ou dispositifs, sera puni des arrêts ou de l'amende.

*Art. 106, 1<sup>er</sup> al., dernière phrase, et 9<sup>e</sup> al.*

<sup>1</sup> . . . Il peut autoriser les départements à régler les détails techniques, notamment en matière de signalisation routière ainsi que de construction et d'équipement des véhicules routiers.

<sup>9</sup> Le Conseil fédéral peut conclure des accords internationaux portant sur la construction et l'équipement des véhicules, l'équipement des usagers de véhicules, ainsi que sur la reconnaissance réciproque des expertises qui s'y rapportent. Le Département fédéral de justice et police peut adhérer aux amendements des réglementations techniques relatives aux accords de ce genre, lorsque ces amendements n'exigent pas une adaptation du droit suisse.

## II

<sup>1</sup> La présente loi est sujette au référendum facultatif.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

Conseil national, 6 octobre 1989

Le président: Iten  
Le secrétaire: Anliker

Conseil des Etats, 6 octobre 1989

Le président: Reymond  
La secrétaire: Huber

Date de publication: 17 octobre 1989<sup>1)</sup>

Délai d'opposition: 15 janvier 1990

10408

# **Demande de référendum contre la modification du 6 octobre 1989 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière**

## **Aboutissement**

---

*La Chancellerie fédérale,*

vu les articles 59, 64 et 66 de la loi fédérale du 17 décembre 1976<sup>1)</sup> sur les droits politiques;

vu le rapport de l'Office fédéral de la statistique sur le résultat de la vérification des listes de signatures à l'appui de la demande de référendum contre la modification du 6 octobre 1989<sup>2)</sup> de la loi fédérale du 19 décembre 1958<sup>3)</sup> sur la circulation routière,

*décide:*

1. Le référendum contre la modification du 6 octobre 1989 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière a abouti, les 50 000 signatures valables exigées par l'article 89, 2<sup>e</sup> alinéa, de la constitution ayant été recueillies.
2. Sur 84 468 signatures déposées, 81 452 sont valables.
3. La présente décision sera publiée dans la Feuille fédérale et communiquée au comité d'initiative: Association suisse des transports AST, secrétariat central: M. Hans Kaspar Schiesser, Bahnhofstrasse 8, 3360 Herzogenbuchsee.

5 février 1990

Chancellerie fédérale suisse:

Le chancelier de la Confédération, Buser

33460

<sup>1)</sup> RS 161.1

<sup>2)</sup> FF 1989 III 901

<sup>3)</sup> RS 741.01