

Berne et Hauteville, 26.8.1990

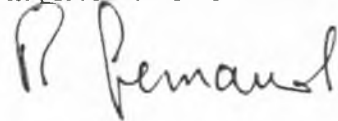
Madame, Monsieur,  
Chère consoeur, cher confrère,

Référendum oblige! Malgré la gravité de l'heure, il faut se battre pour vingt centimètres... Je vous remets donc deux articles vous montrant avec quelle sérénité le peuple pourra suivre le Conseil fédéral et le Parlement qui ont révisé la LCR de manière à apporter davantage de sécurité sur nos routes.

Je joins également à cet envoi un argumentaire. Ce dernier souligne notamment qu'il n'est pas question de bitumer le pays pour adapter le réseau à la norme 2,50 mètres.

Je vous remercie de l'intérêt que vous voudrez bien réserver à cette documentation, et je vous présente, Madame, Monsieur, chère consoeur, cher confrère, mes bonnes salutations.

Raymond Gremaud



Annexe: 2 articles  
1 argumentaire

OUI à la Loi sur la circulation routière (LCR)

AU NOM DE LA SECURITE

Sur la route des vacances, vous avez sans doute remarqué ces nombreux autocollants sur les camions roulant sur nos routes: "J'ai déjà 2,50m". Vous avez pu les dépasser sans problèmes. La largeur de ces poids lourds répond à la norme européenne, adaptée aux dimensions des conteneurs qui transportent les marchandises en se moquant des frontières, passant allègrement de la route vers le rail.

Sur des camions de 2,50 m, les conteneurs sont bien "calés". Ils ne risquent pas de déséquilibrer les véhicules en se renversant lors des virages. Tout a été bien calculé, sur le plan européen, afin que le nombre de palettes transportées sur des poids lourds de 2,50 m soit de 34; avec des véhicules selon l'ancienne norme helvétique, le nombre maximum est de 26. Soit une perte de 8 palettes par voyage.

Tous les fabricants suisses de camions de 2,30 m de largeur ont disparu: Saurer, Berna, FBW. Les camions roulant en Suisse sont tous fabriqués à l'étranger. Construire ces camions, qui nécessitent des moteurs spéciaux et un système de freinage particulier, coûte de 20 000 à 50 000 francs supplémentaires.

Les adversaires de la loi sur la circulation routière, mus principalement par la largeur des camions, ont lancé un référendum. Il faut leur rappeler que leur proposition met en danger l'ensemble de cette loi qui compte 25 articles. Se battre uniquement contre l'un de ces articles, alors que tout le reste est nécessaire pour faire face à l'évolution du trafic actuel frise le déloyal vis-à-vis des électeurs.

Cette loi est bien faite. Elle permet le retrait immédiat du permis de conduire d'un chauffeur en état d'ébriété. Elle accorde aux communes des droits particuliers pour la réglementation routière, leur permettant de recourir contre des décisions cantonales ou fédérales. Elle contraint les vendeurs de véhicules à donner une information fiable aux acheteurs à propos de la consommation de carburant; la plupart des conducteurs sont aussi sensibilisés aux problèmes d'environnement et d'une consommation moindre de carburant (au prix où celui-ci est en train de grimper...) qu'au coût de la voiture.

Tout un chapitre est consacré au mode de rémunération des chauffeurs. Ces derniers ne seront plus payés en fonction des kilomètres parcourus ou de la quantité de marchandises transportées, ce qui les incitait à rouler dangereusement, à surcharger les véhicules et à enfreindre les lois sur la durée du travail. Faut-il refuser un tel progrès parce que l'on rejette l'adaptation de la loi à la norme de 2,50 m ? Non, évidemment.

Tous les transports publics des villes suisses ont 2,50 m de large. Personne ne s'en plaint, et surtout pas les usagers. Il en va de même des autocars étrangers qui transportent les touristes dans notre pays. Les véhicules aux normes européennes sont plus sûrs, plus stables, freinent mieux, braquent plus facilement. Toutes les raisons techniques, économiques et de sécurité du trafic militent en faveur de cette loi bien enroulée. Il faut résister aux arguments archaïques, et voter OUI à la LCR avec conviction.

Paul-Emile Dentan

## POUR PLUS DE SECURITE

Les écologistes s'en prennent donc à la révision de la loi sur la circulation routière "LCR", une révision qui propose de nombreuses améliorations au chapitre de la sécurité routière.

Ils reprochent essentiellement à cette révision l'inscription dans la loi de la largeur des 2,50 m pour les poids lourds. Actuellement, la norme est de 2,30 m. mais avec de très nombreuses possibilités d'exceptions. Ces possibilités ont été d'ailleurs très largement exploitées puisqu'on ose rouler avec des véhicules de 2,50 m sur l'ensemble du réseau autoroutier suisse, le 80 % des routes cantonales et le 65 % des routes communales. Et puis, 70 % des véhicules (poids lourds et bus de transports publics) ont déjà 2,50 m.

L'argument principal des écologistes concerne... la sécurité. Il est faux car rien ne prouve que des véhicules d'une largeur de 2,5 m sont plus dangereux pour les usagers de la route. Par contre, il est scientifiquement établi que des véhicules plus larges sont, pour des questions de stabilité, plus sûrs. En effet, des véhicules de 2,50 m sont chaussés de pneumatiques plus solides et de freins plus performants. Toujours au chapitre des freins, un poids lourd de 2,30 m. de large ne pourra que difficilement être équipé d'un système antiblocage.

Voyons maintenant la question du comportement dans le trafic. La largeur d'un véhicule est moins déterminante que son rayon de braquage. Et les dépassements ? Là aussi, la crainte est infondée; il faut en effet ici rappeler que les transports publics de nos villes sont presque tous équipés de bus d'une largeur de 2,50 m. D'ailleurs, aucune statistique ne peut établir le lien entre ces deux fois dix centimètres et le nombre d'accidents dans lesquels sont impliqués les bus des transports publics.

Va-t-on voir des hordes de camions de 2,50 m. de large déferler sur le réseau routier suisse, compromettant ainsi la capacité de concurrence du rail ? Non. Les véhicules de 2,30 m. de large sont en effet utilisés principalement dans le trafic à courte distance, c'est-à-dire lors de transports pour lesquels le rail n'entre de toute façon pas en ligne de compte (transports de chantier, distribution de détail des marchandises, etc.). Et puis, comment ne pas rappeler ici que le transport combiné rail/route n'est finalement possible - caissons et conteneurs obligent - qu'avec des véhicules normalisés de 2,50 m de large!

En acceptant la révision de la LCR le 23 septembre, le peuple suisse se dotera d'une législation routière renforçant la sécurité, permettant le transport combiné et... eurocompatible.

Philippe Boillod