



Berne et Hauteville, 9.8.1990

Madame, Monsieur,  
Chère consœur, cher confrère,

Les camions de 2,50 mètres sont-ils adaptés à toute l'Europe, sauf à la Suisse ? C'est ce que prétendent les auteurs du référendum contre la loi sur la circulation routière. Ils font ainsi mine d'ignorer que dans notre pays, près des trois quarts du trafic poids lourds - bus et autres transports publics compris! - se fait déjà à l'aide de véhicules aux normes européennes de 2,50 mètres. Cet envoi comporte trois articles destinés à rétablir les faits.

Je vous remercie de l'accueil que vous voudrez bien leur réserver, et je vous présente, Madame, Monsieur, chère consœur, cher confrère, mes cordiales salutations.

Raymond Gremaud

Annexe: 3 articles

## VIRAGE ANTI-EUROPEEN

Vous en étiez-vous rendu compte ? Actuellement déjà, l'écrasante majorité des véhicules lourds suisses sont construits selon la norme internationale de 2,50 mètres et circulent sur près de 80 % de notre réseau routier. Le Parlement a adapté la loi sur la circulation routière (LCR) à cet état de fait, portant de 2,30 à 2,50 mètres la largeur autorisée des camions.

Est-il insupportable de légaliser ainsi la situation que nous vivons tous les jours ? Le "Comité contre des camions plus larges" le pense. Même si l'augmentation de la largeur se situe avant tout sur le papier, c'est 20 centimètres de trop, assure-t-il. Et il peint le diable sur la muraille.

La généralisation de la norme 2,50 mètres accroîtrait sensiblement les risques encourus par les piétons et les cyclistes. Elle ravagerait le paysage, puisqu'il faudrait adapter les routes aux nouvelles dimensions. Accepter cette norme encouragerait enfin le lobby international des transporteurs à réclamer avec plus d'insistance encore une élévation du poids maximal autorisé et une diminution des heures interdites à la circulation des poids lourds.

Heureusement, cette vision dantesque prête à sourire. Car chacun s'est aperçu depuis longtemps que le bus qui le transporte au travail ou en vacances, le camion des ordures qui assainit la cité, celui des pompiers ou le véhicule qui approvisionne son centre d'achats - autant de poids lourds de 2,50 mètres - ne sont pas des machines infernales. Chacun a remarqué aussi qu'il n'y a pas eu besoin d'élargir les routes spécialement pour eux.

Parce que chaque camion rectifié à 2,30 pour respecter la norme suisse impose une dépense supplémentaire de 20 000 à 50 000 francs, il y a longtemps que la Suisse importe en effet des véhicules de la norme 2,50 m. Ces derniers sont en outre plus favorables à l'environnement ! Equipés de pneumatiques larges, ils ménagent les routes. Conçus pour l'utilisation normalisée de palettes et de conteneurs-standards, ils permettent la meilleure complémentarité rail-route.

Mais la norme européenne n'a pas que des avantages économiques et quant à l'environnement. En raison de la meilleure stabilité due à leur plus grande largeur, les camions-remorques de 2,50 m permettent une conduite plus précise qui se traduit par une diminution de la voie de roulement utilisée. Cela accroît sensiblement la sécurité routière. Et la route ne devient pas moins, mais plus sûre pour les cyclistes et les piétons.

Sécurité encore! Dans les 2,50 mètres, aucun espace ne subsiste entre les palettes. Le transport est donc plus stable que dans les 2,30 mètres où la moindre défaillance d'arrimage a tendance à déporter le camion.

L'Europe entière - y compris les pays à régions montagneuses et à petits villages à rues étroites - vit sereinement le régime des 2,50 mètres.

Tout cela, les référendaires se refusent à le considérer.

Que le citoyen prenne garde! Les idées étroites du Club AST et autres vélocipédistes qui s'attaquent à la révision de la loi sur la circulation routières ne sont pas sans conséquences. On a vu que la Communauté a d'ores et déjà pris des mesures de rétorsion contre la Suisse, coupable de lui refuser un couloir poids lourds de 40 tonnes. Ainsi Swissair et nos autres compagnies helvétiques sont-elles écartées de l'Espace Aérien Européen nouvellement négocié. Un pas de plus contre l'Europe ne se fera pas sans que la Suisse reçoive la monnaie en retour...

Résolument anti-européen, le référendum contre la LCR constitue également une aberration d'un point de vue purement helvétique. Ce référendum ne bloque-t-il pas toutes les dispositions de la révision introduites pour des raisons de sécurité ?

Si le citoyen n'y veille pas, elle sera lourde, la facture de ces 20 centimètres d'acharnement démocratique.

Raymond Gremaud

## ETROITESSE D'ESPRIT

Distingue-t-on encore l'essentiel de l'accessoire en Suisse ? A en juger par le référendum qui a facilement abouti contre la généralisation à 2 m 50 de la largeur autorisée des poids lourds, on peut sincèrement se le demander ! Ainsi donc, simplement parce qu'une disposition mineure d'un vaste toilettage essentiellement technique a eu le malheur de déplaire à un comité de cyclistes et d'écologistes, le peuple devra se rendre aux urnes pour accepter ou refuser l'ensemble de la révision de la loi sur la circulation routière (LCR).

Quel gâchis !, si l'on considère que cette révision comprend nombre de modifications unanimement jugées positives, dont certaines vont d'ailleurs clairement dans le sens d'une prise en compte des préoccupations liées à la protection de l'environnement ; par exemple, la consommation de carburant des véhicules sera désormais mesurée et publiée. Parmi d'autres innovations remarquables, constatons que la personne accompagnant un élève conducteur devra être âgée de 23 ans révolus, que l'entrave intentionnelle à une prise de sang deviendra un motif de retrait obligatoire du permis de conduire, que le Conseil fédéral sera habilité à interdire qu'un salaire à la tâche soit versé aux conducteurs professionnels. Et ce n'est qu'un échantillon.

Bien sûr, ce n'est pas à ces dispositions que les ennemis de la révision prétendent en vouloir, mais à celle qui concerne la largeur des poids lourds. Et ici, ce n'est pas de gâchis qu'il faut parler, mais au pire de malhonnêteté intellectuelle, et au mieux d'étroitesse... d'esprit. Voyons plutôt.

La loi actuelle prévoit 2 m 30 au maximum, mais autorise le Conseil fédéral à ouvrir certaines routes aux camions de 2 m 50. Or, il faut savoir que sous la pression de multiples requêtes des principaux intéressés, cette exception est devenue la règle !

Les autoroutes, 80 % des routes cantonales et 65 % des routes communales sont déjà accessibles aux véhicules les plus larges, soit 50 000 des 70 000 kilomètres du réseau suisse. Quant aux régions encore exclues, elles donnent de la voix pour réclamer les autorisations nécessaires pour voir arriver chez elles les camions normaux et les autocars (presque tous, en effet, ont 2 m 50 de large).

C'est donc en toute logique et avec l'assurance d'aligner sa pratique sur celle qui est en vigueur dans le reste de l'Europe que le législateur a voulu adapter le texte de la LCR à la réalité en faisant de l'exception la règle.



On se rappellera avec intérêt que l'ancienne réglementation n'avait pas été conçue par souci de sécurité ou pour protéger l'environnement mais, beaucoup plus prosaïquement, pour défendre les intérêts protectionnistes des constructeurs suisses de camions, actuellement disparus.

Aujourd'hui, l'argument économique est inversé, puisque les transporteurs helvétiques désireux de renouveler leur parc de camions doivent déboursier jusqu'à 50 000 francs supplémentaires par véhicule pour acheter à l'étranger aux normes étroites.

Aux arguments économiques, les tenants du référendum rétorquent sur un terrain qui leur est cher: la libéralisation se traduira par des nuisances sur l'environnement et par une insécurité accrue sur les routes. Vraiment ?

C'est à croire qu'ils se bouchent les yeux sur les simples réalités techniques modernes qui montrent qu'en transportant des palettes standardisées sur les camions larges, on évite les voyages plus nombreux qui eux, sont gourmands en énergie et polluent davantage!

C'est à croire qu'ils sont incapables de comprendre que l'abaissement du centre de gravité des camions plus larges autorise, de l'avis des meilleurs experts, une conduite bien plus précise et par conséquent garante d'une sécurité routière accrue.

Il faut se rendre à l'évidence: loin de ces données mathématiques imparables, loin du réflexe européen qui devrait permettre sans heurts une adaptation toute simple, loin en fait d'un discours responsable, les écologistes n'ont fait que trouver un mauvais prétexte pour tenter une fois de plus de culpabiliser les partisans raisonnables d'un trafic utile à tous.

Ce qui compte maintenant, c'est de faire en sorte que ce référendum soit rapidement relégué au chapitre des poussées d'acné politique sans conséquences et que l'énergie puisse être consacrée aux vrais enjeux de la décennie.

Joseph Duquesne

## LES CAMIONS QU'IL NOUS FAUT

Les Chambres fédérales ont approuvé un projet gouvernemental de modification de la Loi sur la Circulation Routière (LCR): le Conseil national par 115 voix contre 43 et les "Etats" par 34 voix contre 3.

En élevant la largeur légale des poids lourds de 2,30 à 2,50 mètres, la Suisse harmoniserait sa législation avec celles de la plupart des autres pays européens, plusieurs ayant même placé la barre à 2,55, voire 2,60 mètres. Cette concession s'inscrirait dans le cadre des négociations helvétiques avec la Communauté Européenne. Or cet élément de la révision de la loi a provoqué le dépôt d'une demande de référendum contre le projet.

L'article 9 de la LCR permet déjà au Conseil fédéral d'ouvrir certaines routes à des véhicules de 2,50 mètres. Notre gouvernement a usé de ce droit en les laissant circuler sur les routes principales et, sauf exceptions, dans les localités qu'elles doivent traverser.

Toutes les autoroutes, quatre cinquièmes des routes cantonales et près de deux tiers des routes communales sont ainsi ouvertes aux camions, autocars et autobus des transports publics de 2,50 mètres. Ces véhicules représentent aujourd'hui déjà pas moins de 70 % des poids lourds circulant dans notre pays.

La révision n'empêchera pas les cantons d'interdire certains tronçons à tel ou tel véhicule.

Dans ces conditions, le maintien dans les dispositions légales de la limitation à 2,30 mètres serait un non-sens nuisible à la Suisse. C'est pourquoi nous pouvons suivre le Conseil fédéral ainsi que la majorité des parlementaires fédéraux et dire le 23 septembre un "oui" clair à la modification de la loi.

Roger Delapierre