



Intervention parlementaire

N° de l'intervention : 250-2021
Type d'intervention : Interpellation
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2021.RRGR.370

Déposée le : 06.12.2021

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Remund (Mittelhäusern, Les Verts) (porte-parole)
Berger-Sturm (Grosshöchstetten, PS)
von Wattenwyl (Tramelan, Les Verts)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : du
Direction : Direction de la sécurité
Classification : -

Réduire les conséquences néfastes des camions en matière de sécurité routière, de protection du climat et de bruit en respectant les vitesses prescrites

En Suisse, la vitesse maximale pour les camions s'élève à 80 km/h, selon l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR). Le Conseil fédéral semble néanmoins être au fait que la vitesse maximale autorisée n'est pas respectée, puisqu'il consigne ceci dans son rapport de 2019 sur le transfert du trafic : « Les véhicules marchandises lourds circulent en moyenne à près de 90 km/h »¹. Il est donc possible de conclure qu'une grande partie des camions roulent plus vite que ce qui est permis. Cette situation est inacceptable à bien des égards :

- Climat : une vitesse plus élevée des camions entraîne une plus grande consommation de carburant et, partant, davantage d'émissions néfastes pour le climat. Selon des études, le strict respect de la limite de vitesse (80 km/h) signifierait une réduction de la vitesse moyenne de près de sept pour cent et réduirait la consommation de carburant et, partant, les émissions de CO₂ de six à huit pour cent². Pour l'Autriche, les émissions de CO₂ absolues épargnées grâce au strict respect de la limite de 80 km/h pour le trafic de poids lourds se chiffrent à plus de 100 000 tonnes de CO₂ par année.
- Sécurité de toutes les usagères et de tous les usagers du trafic : plus la vitesse à laquelle circulent les véhicules du trafic de poids lourds est élevée, plus le risque d'accidents augmente, tout comme la gravité de ceux-ci. Le respect des limites de vitesse sauve des vies.

¹ Rapport du Conseil fédéral (2019) ; Rapport sur le transfert du trafic de novembre 2019 : rapport sur le transfert juillet 2017 – juin 2019 (page 40).

² Informationen zur Umweltpolitik (2011): LKW-Tempolimits und Emissionen Auswirkungen der Einhaltung der Lkw-Tempolimits auf Autobahnen auf Emissionen und Lärm [en allemand] (Informations sur la politique environnementale : limite de vitesse des camions et émissions ; conséquences du respect de la vitesse des camions sur les émissions et le bruit sur l'autoroute ; page 21) [https://www.arbeiterkammer.at/infopool/akportal/IzUmweltpolitik_Ausgabe_184.pdf]

- Bruit : les émissions de bruit du trafic routier augmentent considérablement lorsque les vitesses de conduite sont élevées. Le respect strict de la limite de 80 km/h pour les camions pourrait permettre une réduction du bruit sur l'autoroute qui serait comparable à une réduction du trafic de 20 pour cent³. La protection contre le bruit en bénéficierait également.
- Mise en œuvre de l'Etat de droit et de l'équité entre les usagères et usagers du trafic : le non-respect très répandu de la limite de vitesse des camions sape la crédibilité de notre Etat de droit. Il s'agit d'ailleurs d'une inégalité de traitement par rapport aux conductrices et conducteurs de voitures de tourisme qui sont amendés pour les excès de vitesse.

Selon le Conseil fédéral, l'exécution de la loi fédérale sur la circulation routière et donc la mise en œuvre des limites de vitesse prescrites relèvent des cantons. Les questions suivantes s'imposent donc au gouvernement du canton de Berne.

Le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes :

1. Des contrôles de vitesse se focalisant sur les excès de vitesse des camions (plus de 80 km/h) ont-ils été effectués au cours des trois dernières années ?
2. Si oui, à quelle fréquence ces contrôles ont-ils eu lieu, à quelle fréquence et sur combien de routes en moyenne les camions roulaient-ils trop vite, à quelle vitesse roulaient-ils ?
3. Si non, pourquoi la vitesse des camions n'est-elle pas contrôlée au moins sur les tronçons fortement fréquentés par le trafic de poids lourds ?
4. Quelles possibilités, qu'elles soient technologiques ou de l'ordre du contrôle stratégique, le gouvernement du canton envisage-t-il pour résoudre efficacement ce problème ? Faudrait-il par exemple installer sur les axes de transit des radars fixes ou mobiles ciblant les camions ?
5. Les amendes sont-elles suffisamment salées pour avoir un effet de dissuasion ?
6. Faut-il des moyens supplémentaires pour les autorités cantonales, par exemple issues des recettes de la RPLP, afin d'augmenter la fréquence des contrôles ciblant spécifiquement les camions ?

Destinataire
– Grand Conseil

³ Informationen zur Umweltpolitik (2011): LKW-Tempolimits und Emissionen Auswirkungen der Einhaltung der Lkw-Tempolimits auf Autobahnen auf Emissionen und Lärm [en allemand] (Informations sur la politique environnementale : limite de vitesse des camions et émissions ; conséquences du respect de la vitesse des camions sur les émissions et le bruit sur l'autoroute ; page 40) [https://www.arbeiterkammer.at/infopool/akportal/IzUmweltpolitik_Ausgabe_184.pdf]