

Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

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 : 332/2022 du 30 mars 2022
Direction : Direction de la sécurité
Classification : Non classifié

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, plus le risque d'accidents augmente, tout comme la gravité de ceux-ci. Le respect des limites de vitesse sauve des vies.
- 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

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/lzUmweltpolitik_Ausgabe_184.pdf]

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 ?

Réponse du Conseil-exécutif

Point 1

Non, les camions ne font pas l'objet de contrôles ciblés au moyen d'appareils de mesure de la vitesse. Comme toutes les autres catégories de véhicules dont la vitesse est limitée à 80 ou à 100 km/h, ils sont inclus dans les mesures de vitesse générales.

De plus, les données enregistrées par les tachygraphes sont examinées régulièrement lors de contrôles du trafic des poids lourds (selon une convention de prestations conclue avec l'Office fédéral des routes, OFROU). Elles servent en principe à vérifier le temps de travail et de repos et à élucider les accidents, mais les vitesses sont également contrôlées.

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/lzUmweltpolitik_Ausgabe_184.pdf]

Point 2

Sur le plan statistique, la Police cantonale (POCA) classe les camions dans la catégorie des voitures automobiles lourdes (dont le poids total dépasse 3,5 t ; camions, véhicules articulés, autocars et autres voitures automobiles lourdes). Les indications ci-après valent pour cette catégorie et représentent la moyenne annuelle pour la période allant de 2018 à 2020.

Les installations de contrôle de vitesse ont enregistré des excès commis avec des voitures automobiles lourdes sur quelque 550 tronçons de route au total. Comme la durée des contrôles varie, le nombre d'infractions constatées ne permet pas à lui seul de se faire une idée de la situation. C'est pourquoi le tableau 1 présente d'abord le nombre total d'heures de contrôle par an selon le lieu (en localité, hors localité, y c. semi-autoroutes, et autoroutes). Ces données sont mises en relation avec le nombre total d'infractions enregistrées. Les tableaux 2a et 2b présentent les types d'infractions de manière détaillée.

Tableau 1 : total des contrôles effectués au moyen d'installations de contrôle de vitesse, nombre d'heures selon le lieu et nombre d'infractions constatées pour des voitures automobiles lourdes

Lieu	Nombre total d'heures de contrôle par an (arrondi)	Nombre d'infractions constatées par an (arrondi)
En localité	398 548	6 602
Hors localité	6 560	1 297
Autoroutes	4 676	2 796
Total	409 784	10 695

Tableau 2a : dépassement de la vitesse maximale signalée, définie à titre général ou pour certains genres de véhicules, après déduction de la marge d'erreur inhérente aux appareils et aux mesures fixée par l'OFROU

Infractions liées à la vitesse		
Amendes d'ordre en localité	Nombre	Part en % (arrondie)
1-5 km/h	4 988	46,6
6-10 km/h	877	8,1
11-15 km/h	170	1,6
Total	6 035	56,4
Amendes d'ordre hors localité et sur des semi-autoroutes		
1-5 km/h	1 102	10,3
6-10 km/h	137	1,3
11-15 km/h	35	0,3
16-20 km/h	9	0,1
Total	1 283	12,0
Amendes d'ordre sur des autoroutes		
1-5 km/h	2 545	23,8
6-10 km/h	180	1,7
11-15 km/h	8	0,1
16-20 km/h	1	0,0
21-25 km/h	1	0,0
Total	2 735	25,6

Rapports pour violation simple des règles de la circulation (article 90, alinéa 1 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière, LCR ; RS 741.01)		
16-25 km/h	37	0,3
Rapports pour violation qualifiée des règles de la circulation (article 90, alinéa 2 LCR)		
plus de 25 km/h	2	0,0
Total des infractions liées à la vitesse	10 092	94,3

Tableau 2b : autres infractions constatées dans le cadre de contrôles de vitesse et commises avec des voitures automobiles lourdes

Amendes d'ordre infligées en lien avec des contrôles de vitesse, mais pour d'autres infractions		
Ne pas observer le signal de prescription « Interdiction aux camions de dépasser » sur les autoroutes	2	0,0
Enfreindre l'ordre de présélection en n'observant pas la flèche de la signalisation lumineuse	12	0,1
Ne pas observer un signal lumineux	387	3,6
Utiliser un téléphone sans dispositif « mains libres » pendant la course	66	0,6
Conducteurs de voitures automobiles ne portant pas la ceinture de sécurité	125	1,2
Franchir une ligne de sécurité ou empiéter sur elle à l'intérieur des localités	2	0,0
Rapports pour violation simple des règles de la circulation (article 90, alinéa 1 LCR)		
Infractions autres que les dépassements de vitesse	9	0,1
Total des autres infractions constatées dans le cadre de contrôles de vitesse	603	5,7

Total de toutes les infractions constatées dans le cadre de contrôles de vitesse	10 695	100
---	---------------	------------

En outre, la Section technique du trafic de la POCA soumet chaque année plusieurs milliers de véhicules motorisés lourds à des contrôles approfondis comprenant une analyse des données enregistrées par les tachygraphes. Les marges de sécurité s'élèvent à 10 km/h pour les tachygraphes analogiques et à 6 km/h pour les tachygraphes numériques (art. 8, al. 2 de l'ordonnance de l'OFROU du 22 mai 2008 concernant l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière, OOCOR-OFROU ; RS 741.013.1). Dans un souci de proportionnalité, la POCA ne poursuit que les excès de vitesse donnant lieu à une dénonciation. Les indications enregistrées par le tachygraphe comprennent en effet un horodatage, mais pas de lieux. Dans les cas sanctionnés par une dénonciation, les véhicules, bien qu'équipés de dispositifs limiteurs de vitesse, parviennent à atteindre des vitesses excessives sur des tronçons en pente.

Point 3

Des contrôles de vitesse portant spécifiquement sur certaines catégories de véhicules seraient inefficaces et contre-productifs. Ils visent toujours l'ensemble des véhicules à moteur. Le nombre total de contrôles est élevé. Il va sans dire que la POCA se concentre sur les points sensibles.

Point 4

La POCA pourrait augmenter la pression des contrôles sur les axes de transit (autoroutes et semi-autoroutes) en y effectuant davantage de mesures de vitesse. Cependant, en l'absence de mesures compensatoires, cela induirait une diminution de la pression et, partant, une baisse de la sécurité sur le reste du réseau routier. De plus, les émissions dues au trafic, telles que le bruit et les gaz d'échappement, augmenteraient probablement dans les localités. Pour contrer ces répercussions négatives, la POCA devrait développer ses capacités sur les plans technique et humain, c'est-à-dire acquérir des installations supplémentaires de contrôle de vitesse et disposer d'effectifs accrus. Il convient cependant de préciser que la mise en place d'installations fixes sur les routes nationales ressortit exclusivement à la Confédération.

Point 5

Le montant des amendes est fixé par la Confédération et ne relève donc pas de la compétence du canton. Les amendes d'ordre prononcées pour des infractions aux limitations de vitesse commises avec des camions s'élèvent le plus souvent à 20 francs sur les autoroutes et à 40 francs sur le reste du réseau routier (cf. tableau 2a).

Point 6

Pour augmenter la pression des contrôles sur les routes nationales, il faudrait, pour des raisons tenant à la tactique d'intervention, mettre en place des installations fixes de contrôle de vitesse. Il appartiendrait à la Confédération de les acquérir. La POCA se chargerait de la maintenance, de l'entretien et des vérifications. En contrepartie, les recettes des amendes reviendraient aux finances cantonales. Pour les contrôles du trafic des poids lourds, le canton de Berne a conclu avec l'OFROU une convention de prestations prévoyant un financement au moyen des recettes de la RPLP. L'OFROU verse au canton un supplément au tarif horaire de base pour les contrôles approfondis du trafic des poids lourds se déroulant sur le territoire cantonal et, de surcroît, il supporte les coûts complets du Centre de compétences pour poids lourds situé à Ostermundigen. De l'avis du Conseil-exécutif, les autorités cantonales n'ont pas besoin d'apports financiers supplémentaires. Comme indiqué au point 3, il serait inefficace et contre-productif de réaliser des contrôles de vitesse portant uniquement sur certaines catégories de véhicules.

Destinataire

– Grand Conseil