



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Christa Mutter

2021-CE-46

Impact des poids lourds en matière de sécurité routière, de climat et de bruit : dépassements réguliers de la limite de vitesse

I. Question

Situation initiale :

Selon l'ordonnance fédérale sur les règles de la circulation routière (OCR, art. 5), la vitesse maximale des camions en Suisse est de 80 km/h. Or, le Conseil fédéral constate lui-même que cette limite de vitesse n'est pas respectée. Dans son rapport sur le transfert de 2019, il déclare ce qui suit : « *Les véhicules marchandises lourds circulent en moyenne à près de 90 km/h* » (p.40). On peut en conclure qu'une grande partie des camions roulent plus vite que ne le permet la réglementation et que certains d'entre eux roulent à plus de 90 km/h. Il s'agit d'une lacune à plusieurs égards :

- > Climat : une vitesse des camions plus élevée entraîne une plus grande consommation de carburant et donc davantage d'émissions nuisibles au climat. Par contre, le respect de la limite de vitesse (80 km/h) entraînerait une réduction de la vitesse moyenne d'environ 7 % et une diminution de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ de 6 à 8 %. En Autriche par exemple, les économies en émissions absolues de CO₂ résultant du strict respect de la limite de vitesse de 80 km/h pour les poids lourds sont estimées à plus de 100 000 tonnes de CO₂ par an.
- > Sécurité de tous les usagers de la route : plus la vitesse des poids lourds augmente, plus le risque d'accident et la gravité des accidents augmentent. Le respect constant des limitations de vitesse permet de sauver des vies humaines.
- > Bruit : les émissions sonores du trafic routier augmentent avec l'augmentation de la vitesse de conduite. En respectant la limite de vitesse maximale pour les camions (80 km/h), une réduction du bruit comparable à une réduction de 20 % du trafic pourrait être obtenue sur l'autoroute. Il en résulte également des économies potentielles en matière de mesures de protection contre le bruit.
- > Application de l'Etat de droit et équité entre les usagers de la route : le non-respect généralisé de la limite de vitesse pour les camions mine la crédibilité de notre Etat de droit. Il est également injuste pour les automobilistes qui se voient infliger une amende pour excès de vitesse.
- > Dans sa réponse à une interpellation (IP Töngi : 19.3620 : Pourquoi les poids lourds ne respectent-ils pas les limitations de vitesse ? <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20193620>), le Conseil fédéral rappelle que l'application de la loi sur les règles de la circulation routière et du respect des limitations de vitesse autorisées **relèvent de la compétence des cantons**.
- > Selon la statistique de contrôles du trafic lourd 2019 de l'OFROU, les dépassements de vitesse des poids lourds ont tendance à augmenter dans notre canton.

Questions

En conséquence, les questions suivantes sont posées au Conseil d'Etat :

1. Dispose-t-on d'une statistique plus détaillée que le résumé de l'OFROU concernant la vitesse du trafic lourd, la fréquence des contrôles et leurs résultats ?
2. N'y a-t-il pas ou trop peu de contrôles de vitesse spécifiquement conçus pour empêcher les camions de dépasser la limite de vitesse de 80 km/h ?
3. Pourquoi la vitesse des camions n'est-elle pas surveillée de plus près, du moins sur les itinéraires fortement fréquentés par les poids lourds ?
4. Le Gouvernement peut-il nous renseigner sur les effets du trafic de poids lourds sur la santé de la population (polluants atmosphériques, bruit, accidents) et son impact climatique ?
5. Quelles options, y compris technologiques ou stratégiques de contrôle, le Conseil d'Etat envisage-t-il pour contrer efficacement ce problème ? Dispose-t-on d'installations de systèmes de radars permanents sur les routes à forte affluence, et/ou des systèmes de radars mobiles adaptés aux camions ?
6. Les amendes prononcées pour excès de vitesse des camions ont-elles un effet dissuasif ? Quels sont les montants suivant le dépassement ? L'encaissement pose-t-il des problèmes ?
7. Quel est le coût des mesures de contrôle ? Le canton a-t-il demandé une participation fédérale, par exemple sur les recettes de la RPLP, pour augmenter les contrôles spécifiques aux camions ?

1^{er} février 2021

II. Réponse du Conseil d'Etat

La problématique des nuisances, dangers, et risques induits par les dépassements de vitesse dans le trafic lourd est multidimensionnelle, comme justement relevé par l'auteure de la question, et s'inscrit par ailleurs dans un contexte de gestion et de contrôle plus vaste, qui occupe de manière continue les services de l'Etat concernés. Le Conseil d'Etat estime que, dans le cadre donné par la législation fédérale, le canton accorde toute l'attention nécessaire aux aspects sanitaires, environnementaux et sécuritaires particulièrement mis en exergue.

Cela étant, le Conseil d'Etat répond aux questions comme suit.

1. *Dispose-t-on d'une statistique plus détaillée que le résumé de l'OFROU concernant la vitesse du trafic lourd, la fréquence des contrôles et leurs résultats ?*

L'ensemble des installations de contrôle de la vitesse, mobiles ou fixes, dont dispose la Police cantonale permettent de traiter indifféremment les dépassements de la limite autorisée, qu'ils soient le fait de véhicules légers ou lourds. Quelques 14 587 725 véhicules ont ainsi fait l'objet d'un contrôle en 2020 alors qu'ils circulaient sur le réseau routier fribourgeois. Il n'existe toutefois pas de statistique détaillée du nombre de véhicules lourds dénoncés dans le cadre de ces contrôles. Aussi s'agit-il de souligner que les chiffres dont fait mention le résumé de l'OFROU sous la rubrique « vitesse » ont trait à des aspects bien spécifiques, puisqu'il s'agit soit de contrôles ciblés

entrepris à l'égard de trains routiers légers ou lourds circulant sur l'autoroute ou de dépassements constatés à la suite d'un accident lors de l'examen détaillé des données du tachygraphe.

2. *N'y a-t-il pas ou trop peu de contrôles de vitesse spécifiquement conçus pour empêcher les camions de dépasser la limite de vitesse de 80 km/h ?*

La stratégie de la Police cantonale en matière de contrôles de vitesse vise au respect général des limitations sur l'ensemble du réseau routier. Elle tient notamment compte des exigences définies à l'article 5 alinéa 1 de l'ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (OCCR, RS 741.013) qui prévoit que « les autorités cantonales concentrent leurs contrôles sur les comportements qui compromettent la sécurité, sur les endroits dangereux et sur le soutien aux efforts visant à atteindre l'objectif de la loi du 19 décembre 2008 sur le transfert du transport de marchandises ». Il s'agit, à cet égard de souligner, que l'intensification des contrôles du trafic lourd fait l'objet d'un accord portant sur un total annuel de 3000 heures de contrôles qui, malgré les contraintes liées à la pandémie Covid-19, a été atteint à près de 95 % en 2020. Ces contrôles portent sur de nombreux aspects sécuritaires entourant la conduite de véhicules lourds, dont le respect de l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool, l'observation des prescriptions en matière de durée du travail et du repos, de dimensions ou de poids.

3. *Pourquoi la vitesse des camions n'est-elle pas surveillée de plus près, du moins sur les itinéraires fortement fréquentés par les poids lourds ?*

Comme évoqué, les contrôles opérés par la Police cantonale concernent, dans la même proportion, l'ensemble des véhicules automobiles, légers ou lourds. Il n'existe donc aucune iniquité.

Les autoroutes N1 et N12 sont, par ailleurs, dotées d'installations fixes de contrôles.

Il s'agit enfin de considérer que ces contrôles s'inscrivent dans le cadre de l'activité policière déployée sur l'ensemble du territoire national et même coordonnée, plusieurs fois par an, au niveau international (art. 5 al. 3 OCCR) dans le cadre des contrôles ROADPOL (www.roadpol.eu).

4. *Le Gouvernement peut-il nous renseigner sur les effets du trafic de poids lourds sur la santé de la population (polluants atmosphériques, bruit, accidents) et son impact climatique ?*

De manière générale en Suisse, une personne sur sept est exposée durant la journée à son domicile à un bruit nuisible ou incommodant issu du trafic, et une personne sur huit durant la nuit. La circulation routière est de loin la principale source de bruit en Suisse. Les zones résidentielles des villes et des agglomérations sont par ailleurs les plus touchées.

En matière de bruit, il peut être précisé ce qui suit : selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), l'abaissement de 90 km/h (rapport sur le transfert du trafic 2017) à 80 km/h de la vitesse des véhicules utilitaires lourds permet de réduire le bruit d'à peine 1 décibel ([dB]A) d'après le modèle de calcul de bruit du trafic routier. Cette réduction correspond au seuil de perception d'un changement du niveau sonore. Cette limite de 1 dB [A] est utilisée dans le canton de Fribourg pour évaluer l'efficacité des mesures d'assainissement du bruit routier.

Dans le domaine des pollutions atmosphériques et toujours selon l'OFEV, depuis le milieu des années 1950, la circulation routière est la principale responsable des émissions d'oxydes d'azote et une source importante de poussières fines et de suies de diesel, une substance cancérogène. Malgré une nette augmentation du trafic, les émissions ont diminué depuis 1990 grâce à des innovations

techniques sur les véhicules, pour autant les rejets d'oxydes d'azote et de poussières fines restent encore trop importants.

La problématique des poids lourds (catégorie « voitures de livraison, camions et autobus » selon l'OFEV) est qu'ils émettent d'importantes quantités d'oxydes d'azote et de particules. La prestation kilométrique de ces véhicules est fournie en majeure partie par du diesel, ce qui ne semble pas près de changer puisque la part des voitures de livraison fonctionnant au diesel continue d'augmenter d'après les statistiques de l'Office fédéral de la statistique (OFS). Pour les modèles de camions plus anciens, la réduction de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) accordée pour les filtres à particules post-équipés a des répercussions positives. La plupart des autobus des transports publics sont également équipés de filtres à particules. Les émissions des véhicules neufs - voitures de livraison, camions et autobus - vont considérablement diminuer grâce au renforcement des dispositions relatives aux gaz d'échappement - la norme Euro VI s'applique depuis 2014. Il était ainsi prévu qu'en 2020, déjà, une bonne moitié des camions et des bus et 30 % des voitures de livraison diesel respectent la norme Euro VI. Depuis 2000, les émissions d'oxydes d'azote des voitures de livraison, des camions et des autobus n'ont cessé de reculer à la suite du durcissement des prescriptions sur les gaz d'échappement. Elles devraient continuer de baisser d'ici à 2035. Les émissions totales de poussières fines ont elles aussi connu un recul continu depuis 2000, consécutivement au durcissement des prescriptions sur les gaz d'échappement et à l'installation de filtres à particules. Elles continueront de baisser d'ici à 2035. Les émissions d'hydrocarbures des voitures de livraison ont quant à elles diminué de plus de 80 % depuis 1990.

Les données chiffrées citées précédemment sont issues de l'OFEV et concernent toute la Suisse. Pour sa part, le Canton de Fribourg, respectivement le Service de l'environnement (SEn) ne récolte pas de données relatives aux poids lourds pour tout le canton. Dans le domaine du bruit, certaines données sont collectées par le Service de la mobilité (SMo) mais elles ne couvrent cependant pas tout le canton. De manière générale, si les différentes catégories de véhicules ne sont pas identifiées, les programmes utilisés prennent les valeurs du mix suisse.

Sous l'angle du climat, nous pouvons confirmer le constat sur la corrélation entre l'élévation de la vitesse et l'augmentation de la consommation de carburants et donc l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Au travers du bilan carbone cantonal, les émissions induites par les poids lourds dans le canton ont été estimées à environ 76 400 t éq.-CO₂ (année de référence 2017). Les émissions des poids lourds représentent environ 15,5% des émissions directes induites par la mobilité dans le canton (environ 493 900 t éq.-CO₂).

Une étude réalisée en 2017 sur mandat de l'Office fédéral des transports (OFT) estime qu'une réduction de 87 à 82 kilomètres à l'heure de la vitesse moyenne des véhicules de transport de marchandises permettrait de diminuer leurs émissions de CO₂ d'environ 5 %. En conséquence, avec un abaissement de la vitesse de 90 à 80 kilomètres à l'heure, les économies d'émissions devraient avoisiner les 7,5 %. Si la quantité d'émissions induite par les poids lourds selon le bilan carbone devait correspondre à des véhicules roulant à 90 km/h, une réduction de leur vitesse à 80 km/h ferait passer les émissions de cette catégorie de véhicules à environ 70 000 t éq.-CO₂. Cela représenterait ainsi une diminution des émissions de gaz à effet de serre d'environ 6000 t éq.-CO₂. Ces réductions d'émissions correspondraient à environ 1 % des émissions directes induites par la mobilité dans le canton.

5. *Quelles options, y compris technologiques ou stratégiques de contrôle, le Conseil d'Etat envisage-t-il pour contrer efficacement ce problème ? Dispose-t-on d'installations de systèmes de radars permanents sur les routes à forte affluence, et/ou des systèmes de radars mobiles adaptés aux camions ?*

Le rapport du Conseil fédéral sur le transfert du trafic de novembre 2019 ne précise pas la mesure dans laquelle la vitesse moyenne de 90 km/h mentionnée en page 40 tient compte ou non des valeurs déductibles à titre de marge de sécurité, tel que le prévoit l'article 8 de l'ordonnance de l'OFROU du 22 mai 2008 concernant l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCCR-OFROU, RS 741.013.1).

Il n'est donc pas exclu qu'au même titre que les automobilistes, les conducteurs de véhicules lourds exploitent cette marge, étant attendu que sous l'angle du droit sur la circulation routière, un dépassement jusqu'à 15 km/h en localité, 20 km/h hors localité et 25 km/h sur autoroute est constitutif d'une infraction particulièrement légère, sanctionnée d'une amende d'ordre.

La Police cantonale est, par ailleurs, dotée depuis novembre 2019 de nouveaux moyens de contrôles (radars semi-stationnaires) dont le déploiement lui permet de renforcer, au profit de la sécurité, le sentiment des usagers de pouvoir faire l'objet d'un contrôle indépendamment du moment ou du lieu où ils circulent. Ces contrôles influent également sur les nuisances générées par des vitesses excessives. Ces dispositifs mobiles amènent un effet très dissuasif et leur augmentation est planifiée. A contrario, un recours plus large à des installations fixes de contrôles pourrait s'avérer contre-productif, les usagers finissant par connaître leur emplacement, freiner à leur hauteur pour ensuite réaccélérer.

Une adaptation technologique ou stratégique n'apparaît donc pas nécessaire.

6. *Les amendes prononcées pour excès de vitesse des camions ont-elles un effet dissuasif ? Quels sont les montants suivant le dépassement ? L'encaissement pose-t-il des problèmes ?*

D'une manière générale, le droit suisse sur la circulation couvre l'ensemble des principes garantissant l'effet dissuasif de la sanction, à savoir :

- > la certitude, par le biais de la poursuite d'office de l'ensemble des infractions ;
- > la sévérité, par le double système de sanctions pénale et administrative, conjugué aux divers durcissements introduits par le programme Via Sicura;
- > la célérité, notamment par le pouvoir de la police de saisir sur-le-champ les permis.

Dans le cadre de la procédure simplifiée de l'amende d'ordre, les montants sont définis selon l'ampleur du dépassement et selon qu'il a été commis en localité, hors localité ou sur autoroute. Les montants oscillent ainsi entre 20 et 260 francs.

A titre d'exemple, les dépassements, sur une autoroute, 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 fixées par l'OFROU, sont réprimés comme suit :

Chiffre 303.3 de l'Ordonnance sur les amendes d'ordre (RS 314.11)

- a. de 1 à 5 km/h, 20 francs
- b. de 6 à 10 km/h, 60 francs
- c. de 11 à 15 km/h, 120 francs

d. de 16 à 20 km/h, 180 francs

e. de 21 à 25 km/h, 260 francs

Il s'agit là de souligner, d'une part, que ces montants relèvent du droit fédéral et, d'autre part, que pour ce qui concerne les infractions relevant de l'amende d'ordre l'effet dissuasif est principalement lié à l'imprévisibilité des contrôles et à la méconnaissance non seulement de la marge de sécurité applicable mais également des différents paliers d'amende.

7. Quel est le coût des mesures de contrôle ? Le canton a-t-il demandé une participation fédérale, par exemple sur les recettes de la RPLP, pour augmenter les contrôles spécifiques aux camions ?

Les contrôles s'inscrivant dans le cadre de l'activité générale de la Police cantonale, il est difficile d'en estimer les coûts.

La convention du 21 décembre 2005 relative aux prestations d'intensification des contrôles du trafic lourd prévoit une compensation de 140 francs/heure pour les agents de police professionnels et les experts et de 80 francs/heure pour les agents de police en formation, les stagiaires et autres personnels. Ainsi, eu égard à la part d'intensification convenue de 561 heures (en sus des 2439 heures de contrôles de base), le montant maximal de l'indemnité s'élève à 78 540 francs/an.

31 août 2021