

22 février 2021, 11h15

21.138

**Interpellation du groupe PopVertsSol****Respect et contrôle de la limitation de vitesse des camions***Contenu:*

*Selon le Conseil fédéral, l'application de la législation fédérale sur les règles de la circulation routière et du respect des limitations de vitesse autorisées relève de la compétence des cantons. En conséquence, les questions suivantes sont posées au Conseil d'État :*

- 1. Les poids lourds dépassent-ils la limitation de vitesse sur les routes du canton ? Si oui, quel est leur nombre et à quelle vitesse circulent-ils ?*
- 2. Quels sont les contrôles de vitesse conçus pour empêcher les camions de dépasser la limite de vitesse de 80 km/h ? La vitesse des camions est-elle strictement surveillée, en particulier sur les itinéraires fortement fréquentés par les poids lourds ?*
- 3. Quelles options, y compris technologiques ou stratégiques, de contrôle le Conseil d'État envisage-t-il pour contrer efficacement ce problème ? Par exemple, serait-ce utile d'installer des systèmes de radars permanents sur les routes à forte affluence et/ou des systèmes de radars mobiles adaptés aux camions ?*
- 4. Quels sont les différents montants des amendes pour excès de vitesse des camions ? Le Conseil d'État estime-t-il que les amendes sont suffisamment élevées pour être dissuasives ?*
- 5. Le Conseil d'État peut-il estimer l'ampleur de l'effet négatif du trafic de poids lourds sur la santé de la population (polluants atmosphériques, bruit, accidents) et l'impact climatique du trafic de poids lourds ?*
- 6. Les autorités cantonales auraient-elles besoin de subventions, par exemple sur les recettes de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), pour augmenter les contrôles spécifiques des camions ?*

*Développement:*

*Selon l'Ordonnance du Conseil fédéral sur les règles de la circulation routière (OCR, art. 5), la vitesse maximale des camions en Suisse est de 80 km/h. Dans son rapport sur le transfert de 2019, le Conseil fédéral a déclaré que « les véhicules de marchandises lourds circulent en moyenne à près de 90 km/h »<sup>1</sup>. On peut en conclure qu'une grande partie des camions roulent plus vite que ne le permet la réglementation. Il s'agit d'une lacune à plusieurs égards. Tout d'abord, au niveau climatique, car une vitesse des camions plus élevée entraîne une consommation plus grande de carburant<sup>2</sup>. Ensuite, au niveau sécuritaire, car le respect constant des limitations de vitesse sauve des vies humaines. Et finalement, au niveau de la pollution sonore, car le respect strict de la limite de vitesse maximale conduirait à une diminution du bruit et à de potentielles économies en matière de protection contre le bruit.*

*Dans sa réponse à l'interpellation 19.3620 sur le non-respect des limitations de vitesse des camions, le Conseil fédéral a déclaré qu'« il appartient aux cantons de faire appliquer la loi fédérale sur la circulation routière et, partant, de faire respecter les vitesses maximales prescrites ». Cette préoccupation, par sa portée intercantonale, fait l'objet de questionnements dans d'autres cantons également.*

<sup>1</sup>Rapport du Conseil fédéral sur le transfert du trafic de novembre 2019, p. 40.

<sup>2</sup>En Autriche, par exemple, les économies en émissions absolues de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> par an.

*Signataires : S. Pantillon, D. Angst, Z. Bachmann, V. Pantillon et S. Erard.*

22 février 2021, 11h15

21.139

**Interpellation du groupe PopVertsSol****Absence de financement pour les contrôles de poids lourds ?***Contenu:*

*En 2019 en Suisse, un poids lourd sur trois n'était pas conforme à la réglementation en vigueur. Pourtant, les marchandises transportées par poids lourds sont significatives, cela représente donc un nombre absolu élevé de poids lourds. Ce taux alarmant de camions qui enfreignent les règles ressort de la statistique des contrôles du trafic des poids lourds publiée au printemps 2020 par l'Office fédéral des routes (OFROU). Si l'on compare le nombre de véhicules contrôlés par rapport à la population respective des cantons, il apparaît que Neuchâtel figure parmi les cantons où le nombre de contrôles est le plus faible en Suisse, avec Genève, Zurich et Zoug (voir tableau ci-dessous). Cette situation défavorable pourrait s'expliquer par le fait que Neuchâtel est l'un des cinq cantons à n'avoir pas encore conclu de convention de prestations avec l'OFROU depuis l'intensification des contrôles des poids lourds initiée par la Confédération en 2001.*

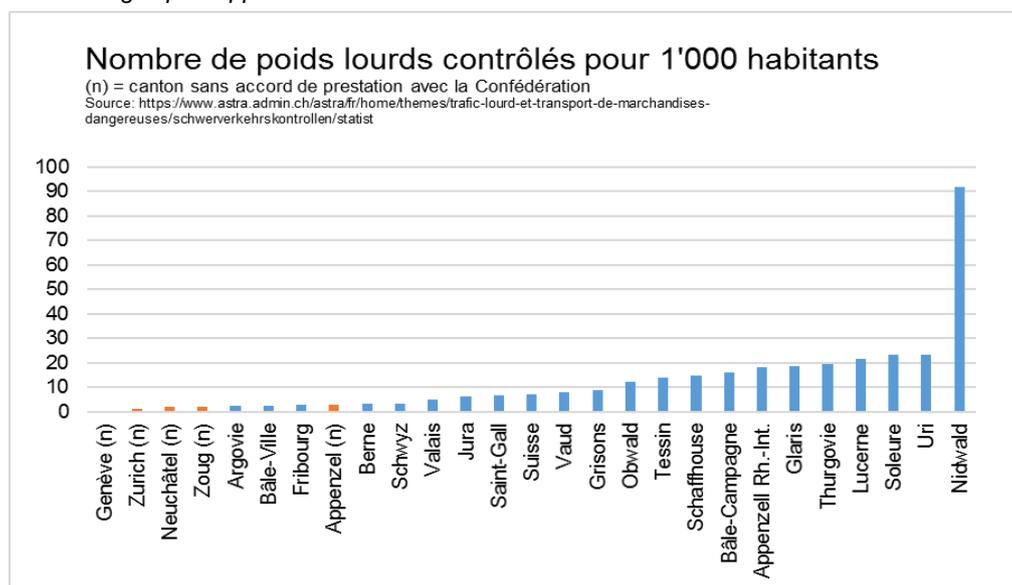
Nous prions donc le Conseil d'État de répondre aux questions suivantes :

1. Quelle est la stratégie générale du canton en matière de contrôle des poids lourds ? (Où (localement) et par rapport à quelles infractions les priorités sont-elles fixées et existe-t-il un suivi et une gestion de l'approche de contrôle des inspections des poids lourds ?)
2. Pour quelles raisons le canton n'a-t-il pas encore conclu de convention de prestations sur l'intensification des contrôles des poids lourds et a-t-il ainsi renoncé à un financement fédéral pour la mise en œuvre de contrôles supplémentaires des poids lourds ?
3. Le Conseil d'État estime-t-il que l'absence de financement lié à une convention de prestations et le faible niveau des contrôles effectués par le canton sont liés à l'insuffisance des infrastructures adéquates qui seraient nécessaires à l'exécution des contrôles (mobiles) des poids lourds ? Le Conseil d'État considère-t-il remédier à ce problème et envisage-t-il de demander à la Confédération d'assumer une partie de ces coûts, étant donné que le canton – contrairement à la plupart des autres cantons – n'a pas reçu d'argent au cours des 20 dernières années pour intensifier les contrôles du trafic lourd ?
4. Quelles mesures le canton entend-il prendre pour réduire les violations généralisées du code de la route et contenir le dumping routier, permettant ainsi une meilleure sécurité routière et une concurrence loyale entre les modes de transport ?

Développement:

L'année dernière, l'Office fédéral des routes a publié pour la première fois une statistique sur les contrôles des poids lourds par canton<sup>1</sup> (« Contrôles du trafic lourd 2019 »). C'est la première fois que l'Office fédéral des routes publie une telle statistique sous une forme ventilée par canton. Les chiffres ont immédiatement révélé des différences frappantes entre les cantons en termes d'intensité dans les contrôles. Le canton de Neuchâtel a par exemple contrôlé 325 camions pour un canton qui compte 177'000 habitants, le reléguant en queue de peloton en comparaison intercantonale. Diverses irrégularités ont été révélées : licences et permis, temps de travail et de repos, défauts techniques, etc. Ces irrégularités sont préoccupantes à plusieurs niveaux. Tout d'abord, à cause du potentiel non-respect des droits des conducteurs de poids lourds (temps de repos). Ensuite, pour des questions sécuritaires, puisque des irrégularités techniques et de permis peuvent être grandement problématiques. L'intensification des contrôles des poids lourds permettrait donc de garantir plus de sécurité pour les acteurs routiers.

Compte tenu de la croissance record du transport routier de marchandises au niveau national ces dernières années, il est extrêmement important que le canton de Neuchâtel intensifie ses contrôles du trafic de poids lourds. Le dumping généralisé du trafic routier de marchandises au détriment de la sécurité routière signifie que les chemins de fer de fret, respectueux du climat et à faible taux d'émission, sont injustement désavantagés par rapport à la route.



Les données viennent du rapport « Contrôles du trafic lourd 2019 » de l'OFROU. Les cantons qui n'ont pas de convention de prestations avec la Confédération apparaissent en orange.

<sup>1</sup>Rapport de l'OFROU : Contrôles du trafic lourd 2019.

Signataires : S. Pantillon, D. Angst, Z. Bachmann, V. Pantillon et S. Erard.

## **Réponse écrite du Conseil d'État, transmise aux membres du Grand Conseil le 29 mars 2021**

Nous vous remercions de ces questions et de l'intérêt porté au contrôle du trafic lourd dans le canton de Neuchâtel. Le Conseil d'État et la Police neuchâteloise (PONE) sont très attentifs à ce secteur particulier de la circulation routière.

En effet, la PONE dispose de huit personnes dûment formées et équipées pour procéder aux contrôles des véhicules lourds sur route. Ces personnes font partie du Groupe technique véhicules (GTV), intégré à la Police de la circulation.

Annuellement, la PONE planifie environ 160 heures de contrôles poids lourds en plus des patrouilles effectuées quotidiennement, sans compter les interventions des spécialistes du GTV en cas d'accident impliquant un poids lourd.

Pour information, le contrôle d'un véhicule lourd dans son intégralité (contrôle du chargement et du chauffeur y compris) dure entre 45 et 60 minutes, de son interception jusqu'à sa réintégration dans le trafic. Pour procéder aux contrôles du poids des véhicules lourds, la PONE dispose d'une station de pesage mobile, opérationnelle en 20 minutes.

En 2020, la PONE déplore 23 accidents de la circulation dans lesquels des véhicules lourds ont été impliqués (pour un total de 647 accidents). Il y a eu 19 accidents pour lesquels il n'y a eu que des dégâts matériels et quatre accidents avec lésions corporelles sur 263 au total. L'année dernière, 125 dénonciations sous forme de rapports simplifiés ont été dressées pour des véhicules poids lourds, infractions radars comprises, sur un total de 3'546.

La PONE constate que le trafic poids lourds dans le canton de Neuchâtel est moins problématique qu'ailleurs en Suisse. Cela s'explique notamment par le fait que le canton n'est pas un axe nord-sud ou est-ouest de transit international comme c'est le cas pour d'autres cantons. À Neuchâtel, le trafic est avant tout « local » et d'entreprises de la région bien connues. Une augmentation des contrôles de poids lourds, sans discernement ne ferait que provoquer des retards et ainsi péjorer nos entreprises locales et l'efficacité des transports. Par ailleurs, il est à noter que le taux d'infractions, notamment liées aux dépassements des vitesses autorisées, est très faible par rapport à celui des voitures par exemple.

Par conséquent, la PONE ne constate pas de problème particulier en lien avec les poids lourds dans le canton mais elle reste bien évidemment très attentive à la situation.

### ***Réponses aux questions de l'interpellation 21.138***

#### ***1. Les poids lourds dépassent-ils la limitation de vitesse sur les routes du canton ? Si oui, quel est leur nombre et à quelle vitesse circulent-ils ?***

En 2020, dans le canton de Neuchâtel, la PONE dénombre 672 infractions liées à la vitesse des poids lourds soit moins de 1% (0.61%) du nombre d'infractions totales constatées sur le réseau routier neuchâtelois (109'495). Le taux d'infraction est donc extrêmement bas.

En localité, moins de 1% (0.77%) des véhicules lourds ont été contrôlés à une vitesse dépassant 1 à 5 km/h de la vitesse autorisée. Hors localité et sur les autoroutes ce chiffre est de 1%.

De plus amples informations figurent dans le tableau mis en annexe qui reflète la situation en 2020.

#### ***2. Quels sont les contrôles de vitesse conçus pour empêcher les camions de dépasser la limite de vitesse de 80 km/h ? La vitesse des camions est-elle strictement surveillée, en particulier sur les itinéraires fortement fréquentés par les poids lourds ?***

La vitesse des camions est contrôlée à l'aide de radars fixes et mobiles comme toutes les autres catégories de véhicules. Les contrôles sont effectués sans priorisation des catégories de véhicules. Des contrôles supplémentaires et ciblés (routes, secteurs, villages, etc.) peuvent être effectués sur demande des communes, des citoyen-ne-s ou en fonction d'événements particuliers (chantiers). Au vu du faible pourcentage d'infractions liées à la vitesse des poids lourds, la PONE estime que les ressources humaines et techniques sont déployées de manière proportionnée.

- 3. Quelles options, y compris technologiques ou stratégiques, de contrôle le Conseil d'État envisage-t-il pour contrer efficacement ce problème ? Par exemple, serait-ce utile d'installer des systèmes de radars permanents sur les routes à forte affluence et/ou des systèmes de radars mobiles adaptés aux camions ?**

Au vu du faible pourcentage d'infractions liées à la vitesse des poids lourds, le Conseil d'État n'envisage pas l'engagement de ressources techniques ou stratégiques supplémentaires. La PONE reste néanmoins très attentive à l'évolution de la situation et maintient son dispositif de contrôle habituel.

- 4. Quels sont les différents montants des amendes pour excès de vitesse des camions ? Le Conseil d'État estime-t-il que les amendes sont suffisamment élevées pour être dissuasives ?**

Le montant des amendes est régi par la Loi sur les amendes d'ordre et son ordonnance ainsi que par l'arrêté du Ministère Public neuchâtelois pour les dénonciations simplifiées. En 2020, une seule dénonciation de ce type a été comptabilisée. La faible proportion des infractions des véhicules poids lourds démontre que la formation des chauffeurs et le contrôle des employeurs garantit dans une très grande mesure le respect de la sécurité routière.

- 5. Le Conseil d'État peut-il estimer l'ampleur de l'effet négatif du trafic de poids lourds sur la santé de la population (polluants atmosphériques, bruit, accidents) et l'impact climatique du trafic de poids lourds ?**

Le Conseil d'État n'est pas en mesure de répondre à cette question avec les données à sa disposition. En effet, les données disponibles sont mesurées de façon globale, c'est-à-dire pour l'ensemble du territoire et l'ensemble des sources d'immissions. Il n'est donc pas possible de les décomposer par catégorie : « trafic léger » versus « trafic poids lourd », par exemple. Cela est aussi valable pour le cas particulier des mesures du bruit routier effectuées, sans distinction du type de véhicule, à une échelle plus locale. Disposer de données spécifiques à l'impact du trafic de poids lourds sur la santé de la population et le climat nécessiterait de procéder à des analyses et des simulations complexes. Certaines d'entre elles – l'impact des polluants sur la santé humaine – dépassent les compétences du canton.

Des études et enquêtes sont menées sur ces problématiques à l'échelle fédérale. Bien que possible, il serait néanmoins hasardeux d'appliquer, par règle de proportionnalité, les résultats à notre canton tant l'intensité du trafic de poids lourd, pour ne prendre que cet indicateur, est dépendante de paramètres locaux comme la nature de l'activité industrielle présente sur le canton, le réseau d'infrastructures existantes et la logistique propre à chaque entreprise.

- 6. Les autorités cantonales auraient-elles besoin de subventions, par exemple sur les recettes de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), pour augmenter les contrôles spécifiques des camions ?**

Au vu du faible pourcentage d'infractions liées à la vitesse des poids lourds, le Conseil d'État estime que la PONE dispose de moyens humains et techniques adaptés pour effectuer le contrôle des véhicules lourds.

#### **Réponses aux questions de l'interpellation 21.139**

- 1. Quelle est la stratégie générale du canton en matière de contrôle des poids lourds ? (Où (localement) et par rapport à quelles infractions les priorités sont-elles fixées et existe-t-il un suivi et une gestion de l'approche de contrôle des inspections des poids lourds ?)**

La stratégie de la police de la circulation en matière de contrôles du trafic lourd est globale (l'aptitude à la conduite du chauffeur et son respect de législation en matière de temps de travail, état du véhicule, chargement, équipement). Ces contrôles durent entre 45 et 60 minutes. Une attention particulière est portée sur le respect des prescriptions concernant les chauffeurs, les employeurs et la sécurité des autres usagers de la route. Tous les points contrôlés sont documentés et un suivi informatique se fait via le logiciel ETC de la Confédération.

**2. Pour quelles raisons le canton n'a-t-il pas encore conclu de convention de prestations sur l'intensification des contrôles des poids lourds et a-t-il ainsi renoncé à un financement fédéral pour la mise en œuvre de contrôles supplémentaires des poids lourds ?**

Le canton de Neuchâtel n'a pas conclu de convention de prestations sur l'intensification supplémentaire des contrôles poids lourds suite à l'expérience acquise en 2005, année où nous avons contracté cette convention.

Pour la PONE, conclure ladite convention impliquerait l'achat d'ordinateurs (logiciels, licences et accès correspondants), de matériels spécifiques supplémentaires (cartes de contrôleurs, Download Key, documents spécifiques) et de véhicules de patrouilles. Cela impliquerait également de former des collaborateurs supplémentaires pour le contrôle des véhicules lourds. Les coûts engendrés seraient substantiels, même potentiellement consentis par la Confédération. Ils apparaissent comme disproportionnés au Conseil d'État, vu l'absence constatée d'une problématique particulière liée au trafic des poids lourds.

Rappelons que le canton de Neuchâtel n'est pas un axe de transit et le trafic poids lourds circulant dans le canton est essentiellement composé de trafic local géré par des entreprises de la région. Pour atteindre le nombre d'heures demandées par la Confédération (1800 heures par année) et ainsi respecter ladite convention, la PONE serait contrainte de contrôler les poids lourds sans discernement. Les retards accumulés impacteraient l'efficacité des transports et, *in fine*, les entreprises locales, sans véritable effet sur la sécurité routière.

**3. Le Conseil d'État estime-t-il que l'absence de financement lié à une convention de prestations et le faible niveau des contrôles effectués par le canton sont liés à l'insuffisance des infrastructures adéquates qui seraient nécessaires à l'exécution des contrôles (mobiles) des poids lourds ? Le Conseil d'État considère-t-il remédier à ce problème et envisage-t-il de demander à la Confédération d'assumer une partie de ces coûts, étant donné que le canton – contrairement à la plupart des autres cantons – n'a pas reçu d'argent au cours des 20 dernières années pour intensifier les contrôles du trafic lourd ?**

La PONE dispose de cinq places totalement sécuritaires dotées des infrastructures nécessaires pour effectuer des contrôles de poids lourds. Ces places sont les centres d'entretien N5 (NEVIA de Boudry et de Cressier), la place de stationnement du Lacustre à Colombier, la place de parc de la piscine à Boveresse et la place de la douane marchandises du Col-des-Roches à Le Locle. Nous pouvons encore ajouter à cela, huit places sur lesquelles des contrôles peuvent être effectués mais avec certaines contraintes, à savoir, un seul sens de circulation, utilisation partielle d'une voie de bus ou du trottoir, ainsi que le respect des mesures hivernales. Il s'agit de : la bretelle de sortie de l'AR N5 à Thielle chaussée Bienne, la place de parc à Brot-Dessous, les rues du Collège et de Louis-Alexis-Chevrolet à La Chau-de-Fonds, la place de la Borcarderie à Valangin, la place de parc aux Bugnenets ainsi que la place de parc du Chillou et du Pré-de-Suze. Au vu de la taille du canton de Neuchâtel, ces infrastructures sont suffisantes. Par ailleurs, le faible taux d'infractions démontre que l'action de la PONE en matière de contrôle est adéquate et proportionnée.

**4. Quelles mesures le canton entend-il prendre pour réduire les violations généralisées du code de la route et contenir le dumping routier, permettant ainsi une meilleure sécurité routière et une concurrence loyale entre les modes de transport ?**

La présence, la visibilité et les contrôles effectués par la PONE garantissent déjà un nombre relativement bas d'infractions commises par des poids lourds. L'objectif de zéro infraction et accident fait l'objet d'une attention perpétuelle. En aucun cas, le Conseil d'État peut partager la vision des interpellateurs s'agissant d'une violation généralisée du code de la route ou de dumping routier. Les chiffres en vos mains démontrent le contraire.

**Conclusion :**

En conclusion, ce secteur particulier de la circulation routière fait l'objet d'un contrôle approprié, étant donné que le canton de Neuchâtel n'est pas un axe de transit routier international important, et proportionné au vu du faible pourcentage des différentes infractions constatées.

Néanmoins, le trafic des véhicules lourds fait l'objet d'une attention soutenue de la part de la Police neuchâteloise. Si une évolution négative devait être constatée ou signalée, le Conseil d'État prendrait alors les mesures nécessaires pour adapter les moyens à disposition de la PONE, cas échéant en sollicitant l'appui de la Confédération.

**Infractions liées à la vitesse des véhicules sur le réseau routier neuchâtelois en 2020 :**

|                      | Dépassement        | Nbre infr total | Nbre infr VL | %    |
|----------------------|--------------------|-----------------|--------------|------|
| <b>En localité</b>   | de 1 à 5 km/h      | 57'564          | 446          | 0.77 |
|                      | de 6 à 10 km/h     | 11'789          | 63           | 0.53 |
|                      | de 11 à 15 km/h    | 2'699           | 8            | 0.30 |
|                      | de 16 à 20 km/h    | 668             | 0            | 0.00 |
|                      | de 21 à 25 km/h    | 163             | 1            | 0.61 |
|                      | de plus de 26 km/h | 124             | 0            | 0.00 |
| <b>Hors localité</b> | de 1 à 5 km/h      | 1'652           | 17           | 1.03 |
|                      | de 6 à 10 km/h     | 3'107           | 11           | 0.35 |
|                      | de 11 à 15 km/h    | 1'304           | 1            | 0.08 |
|                      | de 16 à 20 km/h    | 431             | 2            | 0.46 |
|                      | de 21 à 25 km/h    | 184             | 0            | 0.00 |
|                      | de 26 à 30 km/h    | 59              | 0            | 0.00 |
|                      | de plus de 31 km/h | 83              | 0            | 0.00 |
| <b>Autoroute</b>     | de 1 à 5 km/h      | 7'338           | 77           | 1.05 |
|                      | de 6 à 10 km/h     | 13'646          | 40           | 0.29 |
|                      | de 11 à 15 km/h    | 6'174           | 5            | 0.08 |
|                      | de 16 à 20 km/h    | 1'671           | 1            | 0.06 |
|                      | de 21 à 25 km/h    | 500             | 0            | 0.00 |
|                      | de 26 à 30 km/h    | 203             | 0            | 0.00 |
|                      | de 31 à 35 km/h    | 59              | 0            | 0.00 |
|                      | de plus de 36 km/h | 77              | 0            | 0.00 |
| <b>Total</b>         |                    | 109'495         | 672          | 0.61 |