

Trafic des poids lourds – Contrôle du respect des prescriptions quant aux limites de charge et des dispositions sur le temps de travail des chauffeurs

Question

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) est perçue en Suisse depuis 2001. La RPLP a remplacé l'ancienne redevance poids lourds forfaitaire. Le passage à une redevance liée aux prestations applique le principe de causalité.

Dans le cadre de la loi sur le transfert du trafic, les cantons effectuent des contrôles supplémentaires du trafic des poids lourds, sur mandat de la Confédération. L'ampleur des violations des prescriptions en vigueur quant aux limites de charge semble être considérable, à en croire les médias. Qui plus est, il semble que certains employeurs exercent de fortes pressions sur de nombreux chauffeurs de camions pour les pousser à ne pas respecter lesdites prescriptions. De telles pratiques compromettent gravement la sécurité routière, tout en introduisant manifestement une distorsion de la concurrence dans le secteur du transport des marchandises.

Par ailleurs, les règles sur le temps de travail et le temps de repos des chauffeurs de poids lourds fixées dans l'ordonnance sur les chauffeurs (RS 822.221) sont, semble-t-il, rarement respectées. Cette observation est confirmée par une étude de la Société Transcare, qui constate qu'une situation de "semi-illégalité" règne en la matière. Or, aux termes de l'article 23 de l'ordonnance sur les chauffeurs, les cantons doivent pourvoir à l'application de cette ordonnance; ils doivent désigner les autorités chargées de son exécution et présenter un rapport tous les deux ans à l'Office fédéral de la police.

Je pose les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. Que ressort-il des rapports établis par le canton de Fribourg pour les quatre dernières années en vertu de l'article 23 al. 1 de l'ordonnance sur les chauffeurs?
2. Quelles violations en matière de limite de charges ont-elles été constatées lors des contrôles du trafic des poids lourds?
3. A quelle fréquence ces contrôles ont-ils été opérés?
4. Quel est le nombre de véhicules contrôlés?
5. Quel est le pourcentage de véhicules contrôlés par rapport à l'ensemble du parc de véhicules transportant des marchandises?

Réponse du Conseil d'Etat

Depuis le 1^{er} janvier 2001, date de l'entrée en vigueur de la loi fédérale du 8 octobre 1999 visant à transférer sur le rail le trafic de marchandises à travers les Alpes (loi sur le transfert du trafic; RS 740.1), les cantons ont un mandat fédéral pour procéder à des contrôles supplémentaires du trafic des poids lourds. En conséquence, les autorités cantonales concentrent leurs contrôles sur le soutien visant à atteindre l'objectif de cette loi, ainsi que sur les comportements qui compromettent la sécurité et sur les endroits considérés comme dangereux, conformément à ce qui ressort de l'ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (OCCR ; RS 741.013) entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2008. L'OCCR règle les contrôles de la circulation ainsi que les mesures, les communications et les relevés

statistiques qu'ils impliquent. Son entrée en vigueur a conduit à des modifications de l'ordonnance du 19 juin 1995 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (ordonnance sur les chauffeurs, OTR1 ; RS 822.221). Ainsi, l'obligation des cantons de présenter un rapport tous les deux ans à l'Office fédéral des routes (OFROU) de l'article 23 al. 1 de l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR1) a été abrogée. Désormais, les contrôles et les communications à effectuer par les cantons ressortent de l'OCCR.

Cela dit, le Conseil d'Etat partage les préoccupations du député Brodard s'agissant du respect des règles de la circulation routière et des prescriptions quant aux limites de charge des poids lourds et des dispositions sur le temps de travail des chauffeurs.

Il tient par ailleurs à souligner que, pour effectuer des transports de marchandises par route, les entreprises doivent préalablement obtenir une licence dont les conditions d'obtention sont fixées par la loi fédérale du 18 juin 1993 sur le transport de voyageurs et les entreprises de transport par route (loi sur les transports de voyageurs, LTV, RS 744.10). L'Office fédéral des transports (OFT) vérifie au moins tous les cinq ans si les conditions d'octroi sont encore remplies. Les entreprises doivent ainsi respecter les critères d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle (art. 9 à 12 LTV). Cette procédure ainsi que les contrôles et les examens réguliers permettent à l'OFT de révoquer la licence octroyée en cas de non-respect de l'une des conditions légales. En outre, la possibilité de punir de l'amende les auteurs d'infractions à l'obligation de bénéficier d'une licence et la combinaison avec un retrait de cette dernière à titre de mesure administrative sont un moyen efficace pour maintenir l'intérêt des entreprises à respecter les dispositions légales. L'employé est donc protégé dans la mesure où, si un supérieur hiérarchique partage sa culpabilité, il incombe à l'entreprise d'en supporter les conséquences juridiques (amende, retrait de licence). Enfin, l'article 21 al. 4 de l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR1) constitue également une protection puisqu'elle prévoit que l'employeur qui incite un conducteur à commettre un acte punissable ou qui n'empêche pas, selon ses possibilités, une telle infraction, est passible de la même peine que le conducteur. Le juge peut atténuer la peine à l'égard du conducteur ou l'exempter de toute peine si les circonstances le justifient.

Le Conseil d'Etat répond comme suit aux questions posées :

1. Que ressort-il des rapports établis par le canton de Fribourg pour les quatre dernières années en vertu de l'article 23 al. 1 de l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR1) ?

L'obligation des cantons de présenter un rapport tous les deux ans à l'OFROU de l'article 23 al. 1 de l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR1) a fait place à de nouvelles prescriptions en matière de communications depuis l'entrée en vigueur de l'OCCR. Les cantons doivent ainsi communiquer leurs données annuellement conformément à l'article 44 OCCR. Dans les faits, la police cantonale transmet ses données à l'OFROU au fur et à mesure des contrôles effectués au moyen de formulaires électroniques. L'OFROU gère ainsi, en collaboration avec les cantons et avec la Direction générale des douanes, une base de données centralisée qui sert notamment à établir les statistiques relatives aux contrôles effectués.

Depuis 2008, la base de données repose sur une nouvelle application informatique appelée ETC (Easy Way for Traffic Control). Ce système est encore en phase de développement de sorte que l'OFROU n'a pas été en mesure, en l'état, de fournir les chiffres pour 2008. Cela étant, les informations présentées ci-après reposent sur les statistiques de l'OFROU.

S'agissant du nombre d'infractions à l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR1), les contrôles concernant la durée de travail et de repos des chauffeurs effectués dans le canton de Fribourg font apparaître les chiffres suivants :

<u>Infractions à l'OTR1</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>
Total	68	50	49

Il ressort de ces statistiques que la majorité des infractions concerne le non-respect des pauses (art. 8 OTR1) et des erreurs de manipulation du tachygraphe. Il est toutefois relevé que la mise en place du tachygraphe numérique, qui équipe les nouveaux véhicules depuis 2007 et qui avertit le chauffeur lorsque qu'une pause doit être faite, a eu pour conséquence une diminution des infractions relatives au non-respect des pauses. Par ailleurs, les infractions relatives au manque de repos et au dépassement de la durée de conduite journalière autorisée (art. 9 à 11 OTR1) sont peu nombreuses. Enfin, il est constaté qu'une grande partie des infractions a été commise par des conducteurs de tracteurs à sellette légers (semi-remorques d'un poids total autorisé de plus de 3,5 tonnes) avec un poids d'ensemble supérieur à cinq tonnes. Ces véhicules peuvent être conduits par des titulaires du permis de conduire de la catégorie B et E qui ne sont pas soumis à l'obligation de suivre une formation dans le domaine de l'OTR. Cependant, le poids d'ensemble de ces véhicules étant supérieur à cinq tonnes, leurs conducteurs sont soumis aux prescriptions de l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR1).

2. Quelles violations en matière de limite de charges ont-elles été constatées lors des contrôles du trafic des poids lourds ?

Les infractions en matière de limite de charges constatées concernent le dépassement de la charge par essieu, de la charge du timon, de la charge totale ou de la charge remorquable. Les statistiques font ressortir ce qui suit:

<u>Infractions en matière de limite de charges</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>
Amendes d'ordre	11	10	20
Rapports de dénonciation	72	53	64
Total	83	63	84

Ces infractions sont principalement commises par les conducteurs de véhicules de livraison. Une grande partie de ces véhicules présente en effet une charge utile limitée. En outre, le constat suivant a pu être établi : le nombre de voitures de livraison (3,5 tonnes) pour tous les genres de transport est en nette augmentation du fait que leurs conducteurs ne sont pas soumis aux prescriptions de l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR1). Ceux-ci n'ont ainsi pas l'interdiction de circuler durant la nuit et les dimanches et leurs véhicules ne sont pas soumis à la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP).

3. A quelle fréquence ces contrôles ont-ils été opérés ?

Ces contrôles sont effectués tout au long de l'année par les agents du groupe OTR et les agents des sections de la police mobile divisée en trois régions. En moyenne, deux contrôles par semaine sont effectués par les agents du groupe OTR. Les agents des sections de la police mobile des trois régions effectuent régulièrement d'autres contrôles. En outre, quatre grands contrôles intercantonaux des poids lourds et deux contrôles européens des cars et des poids lourds (opérations TISPOL « European Traffic Police Network ») sont effectués chaque année. Ainsi, la gendarmerie compte environ 2500 heures de contrôles chaque année. A ce jour, 1588 heures de contrôle ont été effectuées en 2009.

4. Quel est le nombre de véhicules contrôlés ?

Le nombre de véhicules contrôlés ressort du tableau ci-dessous :

<u>Nombres de véhicules contrôlés</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>
Sur la route	610	544	699
En entreprises	303	76	104
Total	913	620	803

5. Quel est le pourcentage de véhicules contrôlés par rapport à l'ensemble du parc de véhicules transportant des marchandises ?

Actuellement, il y a environ 1800 camions immatriculés sur le territoire du canton de Fribourg. Cependant, les contrôles effectués concernent aussi bien les véhicules fribourgeois, les véhicules des autres cantons et les véhicules étrangers. Il n'est en l'état pas possible de fournir une statistique pour les véhicules immatriculés dans le canton de Fribourg. Il est toutefois relevé qu'avec la nouvelle application informatique ETC de l'OFROU, actuellement encore en phase de développement, il sera possible à l'avenir d'obtenir des statistiques pour les véhicules contrôlés de chaque canton et pour les véhicules étrangers. En outre, des statistiques selon les catégories de véhicules contrôlés et selon les infractions constatées seront disponibles.

Fribourg, le 15 septembre 2009