

Texte de l'interpellation du 19 juin 2006

Depuis le 1er janvier 2001, sur la base de la loi sur le transfert du trafic, les cantons ont un mandat fédéral pour procéder à des contrôles supplémentaires du trafic des poids lourds.

Puisque la réponse du Conseil fédéral à l'interpellation 04.3010 (« La forme très hétérogène qui a caractérisé les rapports des cantons jusqu'à ce jour empêche de donner des indications fiables et concluantes. ») donne peu d'informations concrètes sur les résultats de ces contrôles, les principales questions sont repostées ici:

1. Quelles infractions ont été constatées lors des contrôles du trafic des poids lourds? A quelle fréquence ont-elles été constatées?
2. Existe-t-il des différences dans le comportement fautif des chauffeurs des véhicules immatriculés en Suisse et à l'étranger?
3. Existe-t-il des différences dans l'exécution des contrôles d'un canton à l'autre? Si oui, lesquelles?
4. Quel est le pourcentage de véhicules contrôlés sur l'ensemble des véhicules transportant des marchandises par la route?
5. Dans quelle proportion le nombre de véhicules contrôlés a-t-il augmenté depuis l'intensification de ces contrôles?
6. Combien a-t-on accordé de dérogations, au cours des dernières années, à l'interdiction de circuler la nuit ou le dimanche? Y a-t-il, à cet égard, des différences entre les cantons? Comment la Confédération surveille-t-elle la délivrance de ces dérogations et le respect de l'interdiction de circuler la nuit ou le dimanche?
7. Des contrôles sont également effectués aux frontières du pays pour vérifier la sécurité des véhicules, la charge maximale des véhicules, le respect des temps de repos des chauffeurs et leur aptitude à la conduite. Quelle est la proportion de véhicules contrôlés à la frontière?
8. Prévoit-on d'instaurer la règle de la tolérance zéro pour la consommation d'alcool des conducteurs de poids lourds?
9. S'il s'avère que certains employeurs du transport routier de marchandises, pour des raisons de compétitivité, incitent fortement leurs employés (les conducteurs) à enfreindre les prescriptions de la circulation routière ou les contraignent à le faire, quelles mesures le Conseil fédéral prévoit-il de prendre pour la protection des employés?

Développement

Le respect des règles de la circulation et des prescriptions en matière de transport de marchandises par route entre en conflit avec les impératifs de compétitivité. C'est à celui qui conduira le plus vite et le plus longtemps pour prendre l'avantage sur ses concurrents

honnêtes, employeurs et employés confondus.

Un cas dévoilé récemment concerne un transporteur connu qui incitait ses conducteurs à enfreindre délibérément les prescriptions en matière de repos, et donc à courir le risque d'une amende, cette dernière étant finalement payée par le patron.

Ainsi, les contrôles visant le respect des prescriptions en transport de marchandises prennent une importance particulière pour la sécurité routière. En outre, on ne peut pas traiter à la légère la protection des travailleurs (qui est une tâche des pouvoirs publics). Il est inadmissible qu'un conducteur soit pratiquement contraint à enfreindre les règles pour que son patron en retire des avantages concurrentiels. Il serait souhaitable que la Confédération exerce son influence sur les partenaires de ce secteur afin qu'ils passent une convention collective de travail prévoyant notamment des clauses pour prémunir les employés contre les incitations douteuses de leurs employeurs.

Le non-respect des prescriptions de la circulation routière a également un effet de distorsion concurrentielle par rapport au transport par le rail. Ce serait désastreux si le transfert du trafic ne pouvait pas se faire comme prévu à cause de ce problème.

### Réponse du Conseil fédéral

Conformément à la volonté du Conseil fédéral de renforcer la sécurité des transports de marchandises par route, la Confédération veille, avec la collaboration des cantons, à faire mieux respecter les prescriptions de la circulation routière. Les contrôles mobiles du trafic lourd se poursuivent parallèlement à la mise en place de centres de compétence.

Ad 1 :

Les chiffres (arrondis) donnés ci-dessous reposent sur les indications des cantons qui ont conclu des conventions de prestations avec la Confédération :

Nombre de véhicules contrôlés :

<b>Total</b>	<b>Véhicules suisses</b>	<b>Véhicules de l'UE</b>	<b>Autres véhicules</b>
Plus de 100'000	56,7%	41,6%	1,7%

Nombre d'infractions :

<b>Total</b>	<b>Amendes d'ordre</b>	<b>Dénonciations</b>
Plus de 22'600	38%	62%

Nature des infractions :

<b>Genre</b>	<b>Amendes d'ordre</b>	<b>Dénonciations</b>
Transport de marchandises dangereuses (ADR/SDR)	0,4%	2,0%
Exigences techniques (OETV)	6,6%	14,4%
Interdiction de circuler la nuit/le dimanche	0,9%	0,5%
Poids	4,0%	10,4%
Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations	2,9%	-
Ebriété au volant	1,9%	-
Drogues/médicaments au volant	0,1%	-
Temps de travail et de repos (OTR)	6,5%	17,6%
Licence/attestation de conducteur	3,2%	2,8%
Divers (téléphone mobile, distance, bande d'arrêt d'urgence, etc.)	11,7%	14,3%

Ad 2 :

Non.

Ad 3 :

En principe, tous les cantons vérifient les mêmes points. Si l'importance qu'ils leur accordent peut varier selon l'infrastructure et l'espace dont ils disposent, ces différences ne sont pas significatives au niveau de la statistique.

Ad 4 :

En 2005, quelque 42'000 camions et 10'000 véhicules articulés étaient immatriculés en Suisse. 213'440 véhicules étrangers destinés au transport de marchandises ont emprunté au moins une fois des routes suisses. Les contrôles mobiles du trafic lourd ont porté sur plus de 100'000 véhicules, ce qui représente statistiquement un taux d'environ 37 %.

Ad 5 :

Depuis le début de l'intensification des contrôles du trafic lourd en 2001, le nombre de véhicules examinés a augmenté de plus de 52,5 %.

Ad 6 :

Les dérogations à l'interdiction de circuler le dimanche et la nuit sont délivrées par le canton de domicile ou par celui où débute le trajet soumis à autorisation. Les transports relevant de la Confédération sont du ressort de l'Office fédéral des routes (OFROU), qui décide également des demandes provenant de l'étranger. Le nombre d'autorisations nocturnes ou dominicales qu'il octroie s'élève à environ 200 par année. Quant à celui des autorisations cantonales, il n'est pas disponible, de sorte qu'aucune indication ne peut être donnée sur les différences entre les cantons.

Le respect des conditions (chargement, heures, etc.) liées aux dérogations est contrôlé par les autorités cantonales chargées de l'exécution.

Ad 7 :

L'art. 136 de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (ordonnance réglant l'admission à la circulation routière, OAC ; RS 741.51) précise qu'en liaison avec le contrôle douanier des véhicules et de leurs chargements, les bureaux de douane exercent aussi le contrôle en matière de police routière. Ils sont en droit d'ordonner les mêmes mesures que les organes cantonaux de police.

Les contrôles en matière de police routière se font par sondages et compte tenu des risques. La proportion de véhicules vérifiés (importations, exportations, transit) est de 1,2 %. Le taux d'infractions correspond approximativement à celui que révèlent les autres contrôles du trafic lourd. Le manque de temps et d'espace, notamment, empêche de multiplier les vérifications aux frontières, d'autant que les postes de douane forment des goulets d'étranglement pour le trafic.

Ad 8 :

Conformément à la volonté du Conseil fédéral et du Conseil national, il est prévu d'introduire la tolérance zéro pour les chauffeurs professionnels de poids lourds (cf. motion 03.3352 Simoneschi-Cortesi Chiara : modification de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière).

Ad 9 :

Pour effectuer des transports, les entreprises sont soumises à l'obtention d'une licence, depuis le 1<sup>er</sup> juin 2002 en trafic international et le 1<sup>er</sup> janvier 2004 en trafic intérieur.

L'Office fédéral des transports (OFT) vérifie au moins tous les cinq ans si les conditions d'octroi sont encore remplies. Cette procédure ainsi que les contrôles et les examens réguliers, voire permanents qu'implique l'obligation de bénéficier d'une telle autorisation permettent de garantir le respect des critères suivants : l'honorabilité, la capacité financière et la capacité professionnelle. La législation spécifique précise qu'une personne est réputée honorable lorsqu'au cours des dix dernières années :

- elle n'a pas été condamnée pour crime et
  - elle n'a pas commis d'infractions graves et répétées aux réglementations en vigueur concernant les conditions de rémunération et de travail de la profession, notamment les heures de conduite et de repos des chauffeurs, aux dispositions sur la circulation routière portant sur la sécurité et aux dispositions relatives à la construction et à l'équipement des véhicules routiers, notamment à leur poids et à leurs dimensions.
- En outre, aucun motif sérieux ne doit mettre en doute son honorabilité.

L'OFT révoque la licence sans indemnité lorsque l'une des conditions n'est plus remplie. Par ailleurs, quiconque exerce l'activité de transporteur de voyageurs ou de marchandises par route sans disposer de l'autorisation nécessaire est passible des arrêts ou de l'amende.

En raison du principe de la responsabilité de l'auteur, notion ancrée dans la législation suisse, il est difficile d'imputer à une entreprise les infractions commises par un conducteur qu'elle emploie. Toutefois, le droit pénal administratif, qui s'applique en cas d'infractions à l'obligation de bénéficier d'une licence, prévoit que dans certaines circonstances, il est possible de renoncer à poursuivre la personne coupable et de condamner, en lieu et place, la personne morale, la société en nom collectif ou en commandite ou la raison individuelle à verser une amende. Cette réglementation spéciale tient compte du fait que dans nombre de cas relevant dudit droit, il ne vaut pas la peine de mener des investigations contre l'employé ayant commis l'acte répréhensible et les organes portant éventuellement une part de culpabilité.

En outre, la possibilité de punir des arrêts ou 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 porter les conséquences juridiques (amende, retrait de licence).

Enfin, l'art. 21, al. 4, 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, OTR 1 ; RS 822.221) constitue également une protection puisqu'il précise 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.